

REAMENAGEMENT DU SITE PARISIEN DES HALLES DE PARIS

REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION CHANTIER  
MERCREDI 26 SEPTEMBRE 2012

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

A la tribune

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

En présence de :

**M. Jean-François LEGARET, Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement**

Participants :

Elus

**Mairie du 1<sup>er</sup> arrondissement,**  
Raoul LOIG, Conseiller  
Michèle HAEGY  
Josy POSINE

**Mairie du 2<sup>ème</sup> arrondissement,**  
Jean-Paul MAUREL

Préfecture de police

**Architecte en chef de sécurité**  
M. Denis THELOT

Ville de Paris

**Cabinet de Seybah DAGOMA**  
Karin GIRARD

Associations

**Association Accomplir**  
Gilles POURBAIX

**Association La Clairière**  
Bruno RENÉ-BAZIN

**UFC Que Choisir IDF**  
Guy BASTIEN

**Association de défense des riverains Châtelet-  
Les Halles**  
Jacques CHAVONNET

Conseillers de quartier

**Conseil de Quartier des Halles**  
Alain LE GARREC  
Pierre CHAPOT

**Autres participants**

**SEM PARISEINE**

Fabrice HEIM  
Lionel BOUZIDI

**RATP**

Catherine VALENTIN  
Patrick LAROSE  
Laurianne DUPLAIN

**Claire'S**

Isabelle ACART  
Isabelle FEVRIER

**Petit Bateau**

Simone ESRADA  
Charlotte DESHAYES

**WE Fashion**

Kenedi THIADI

**Au pied de cochon**

José DUFOUR

**Castel fromager**

Patrick GODART  
Christophe MILON

**VIVARTE (groupe André)**

Sophie MASSON

**ESNA Paris la Villette**

Jodelle ZETLAOUI-LEGER

**CCIP PARIS**

Sophie DROZO-LAUNAY

**PARIMAGE**

Monik MALISSARD

**SO&SO**

Aïssata TOUNKARA

**NOVOTEL Les Halles**

Julien DONZEL  
Zoé JOUBERT  
Sylvaine BOISHARDY

**COTEBA-ARTELIA**

Mathieu ESNARD  
Erell GIMENEZ  
Léa BONY

**Riverains - particuliers**

Serge BADEL  
Jacques SANGOUARD  
Marcel KROP  
Laurent SAIAG  
Maria FERRER  
Bernard ROUGERAUD  
E. de LANVERSIN  
Evelyne VOLANT  
Takae IMAJO  
Alain RAVON  
Angélique RAVON  
Kim SCHOU  
M-Sylvie RIVIERE  
Christian PEGORIER  
Alice SUTRA  
Irena BADALOVA  
Raphaëlle ROFFO  
Ralph-Peter WESTPHAL  
Danièle VINCENT  
Daniel BRESSON  
M-Christine DESCHENAU  
Philippe DESBOIS  
Thierry RACAUD  
Serge SURIN

**Dominique HUCHER, Directeur du réaménagement des Halles, SemPariSeine** : Bonjour Mesdames et Messieurs. Je vous propose de commencer notre réunion. Je me présente pour ceux qui ne me connaissent pas : je m'appelle Dominique Hucher, je travaille à la SemPariSeine qui est le mandataire de la Ville de Paris pour cette opération.

Pour les participants réguliers aux trois ou quatre réunions publiques que nous faisons par an depuis le début du chantier, je précise que lors de notre rencontre du 28 juin, nous avons plutôt projeté de faire une nouvelle réunion publique en décembre. Entre-temps, comme nous avons commencé à faire quelques manutentions de nuit par les grues, la mairie du 1<sup>er</sup> et la Préfecture de police ont estimé qu'il était souhaitable de renforcer encore l'information sur ce sujet. C'est pour cette raison que nous vous avons proposé de participer à cette réunion aujourd'hui.

La Préfecture de police est représentée aujourd'hui par Monsieur Denis Thelot, architecte en chef de sécurité de la Préfecture de police. Il encadre tout le service des architectes qui intervient sur tous les projets de bâtiments sous les angles sécurité.

Profitant de l'occasion, je ferai aussi un petit point très rapide sur les autres aspects des travaux.

#### 1. Chantiers en cours

**(N°2 – Chantiers en cours)** Actuellement, nous avons toujours nos différents chantiers qui continuent à progresser :

- La Cité de chantier, terminée depuis mars 2012, qui est en fonctionnement aujourd'hui. Les ouvriers occupent les bungalows, les approvisionnements se font là, etc.
- L'aire de jeux des enfants qui se termine, fort heureusement.
- Sur le périmètre de l'ancien forum, près de l'entrée Lescot, nous avons en cours la construction de la Canopée et la restructuration des circulations verticales dans le forum.
- En souterrain, nous avons la restructuration des voiries souterraines qui est en cours. Le chantier est apparent essentiellement au niveau de la place Marguerite de Navarre et au niveau de la trémie de sortie de la voirie souterraine, rue Berger, qui est maintenant terminée.
- Cachée aussi sous le plan, nous avons la restructuration du parking Berger, commencée début juillet.
- Enfin, sur tout ce périmètre, nous avons les travaux de réalisation de la partie ouest du nouveau jardin.

Quelques mots très rapides sur chacune de ces opérations.

- o L'aire de jeux des enfants

**(N° 3 – Terrain d'aventure des 7-11 ans)** Au printemps, une aire de jeux provisoire pour les petits de 3 à 7 ans a été mise en service le long de la rue Berger. Elle fonctionne depuis lors. L'aire définitive pour les enfants de 7 à 11 ans sera livrée la semaine prochaine, nous avons du retard sur cette aire. En début du chantier, nous avons été perturbés par des péripéties juridiques – l'annulation d'un permis de démolir – et en dernier lieu, nous avons été perturbés par des difficultés du groupement en charge de réaliser cette aire ; mais elle est désormais prête, nous avons le visa favorable du bureau de contrôle. Les aires de jeux sont extrêmement surveillées : chaque jeu fait l'objet d'une inspection extrêmement détaillée afin de s'assurer qu'il n'y a pas de risque d'accident pour les enfants.

L'aire de jeux sera inaugurée le 3 octobre. Nous avons prévu à cette occasion de remercier tous les enfants, les enseignants et les parents qui ont participé au premier semestre à la conception de cette aire, puisque des ateliers artistiques ont été animés par le sculpteur, Monsieur Marquet, qui est le principal concepteur de

l'aire où l'on retrouve une partie des travaux de ces enfants. Lors de cette inauguration, l'aire sera ouverte aux enfants, sur un mode de fonctionnement par inscription, par créneaux d'une heure. On diffusera un peu partout dans le quartier, dans tous les lieux publics, à la mairie du 1<sup>er</sup>, dans le local d'accueil, 25 000 exemplaires, d'un petit guide qui explique ce que l'on trouve dans l'aire de jeux, et comment s'inscrire, puisque les enfants ne peuvent y pénétrer qu'après inscription.

(N° 4 – Jardin 2012-2013) Partie ouest du jardin. C'est la partie correspondant au chiffre 1 sur le schéma. Ces travaux sont en cours depuis janvier. L'objectif est de les terminer à la fin de l'année 2013. Depuis la dernière réunion de juin, on a basculé la traversée nord/sud ce qui permet à l'entreprise de travailler de manière plus efficace.

- L'accès à l'ascenseur Saint-Eustache

L'accès à l'ascenseur Saint-Eustache sera ouvert sous quelques jours. Un dispositif de contrôle est assez complexe à mettre en place puisque de jour l'accès sera libre, par contre la nuit, il sera réservé aux seuls usagers du parking Saint-Eustache, en dessous. Un système d'interphones et de vidéos permet d'assurer le contrôle de nuit au niveau du PC de sécurité du parking Saint-Eustache. Quelques caméras restent à régler avant d'ouvrir dans quelques jours.

- La piscine

Aux alentours du 15 août, on a eu des soucis puisque les travaux qui se réalisaient au-dessus avaient occasionné la chute de petits éléments de béton se détachant de la sous-face du plancher en béton de la piscine. Des mesures immédiates ont été prises, consistant essentiellement à n'ouvrir la piscine qu'à partir de 17 heures, heure à laquelle les travaux s'achevaient, pour essayer de juguler ce problème qui mettait en jeu la sécurité du public avec le risque qu'un petit bout de béton tombe sur la tête d'un nageur, dans l'eau ou sur la plage. Il s'est avéré que ce phénomène s'aggrave. Il n'est pas dû à nos travaux, mais au fait que les ferrailles à l'intérieur du béton armé qui constitue le plafond de la piscine sont attaquées depuis 25 ans par l'air chloré de la piscine. Il s'avère, *a posteriori*, que la qualité et l'épaisseur du béton qui protège les ferrailles ne sont pas suffisantes ; une fois que le chlore a atteint ce béton, il commence à rouiller, il gonfle et provoque de petits éclats de béton qui tombent ; dès que la fissure est ouverte, cela s'aggrave encore puisque le chlore accède plus facilement.

Une grosse opération de diagnostic est nécessaire afin de vérifier l'ampleur des dégâts, puisque pour l'instant, cela commence seulement sur certaines parties du plafond. Il faut vérifier si le phénomène est à l'œuvre partout et ensuite déterminer un projet de réparation assez lourd. Donc, la piscine est fermée pour un long moment.

- Le parking Berger

(N° 5 – Parking Berger) Le parking Berger est fermé depuis le 2 juillet. Nous sommes actuellement en train de curer tous les réseaux, c'est-à-dire enlever tout ce qui est réseau électrique, réseau de sécurité incendie, désenfumage, ventilation ; notamment, aussi, toutes les usines électriques et les usines de ventilation puisqu'une large partie de ce parking doit être mis à la disposition de la RATP en janvier 2013 pour leur permettre de commencer leurs travaux d'extension de la gare.

- La voirie souterraine

(N° 6 – Voirie souterraine) Ce plan que vous connaissez pour la plupart rappelle le schéma de circulation actuelle. Vous retrouvez les deux grandes boucles qui permettaient de tourner en souterrain.

La couleur orange représente toutes les zones aujourd'hui fermées à la circulation automobile parce qu'elles sont en travaux, et en bleu, les zones qui restent ouvertes à la circulation automobile. Un phasage permet de maintenir en permanence l'accès aux parkings, l'accès aux aires de livraison des commerçants et l'accès aux pompiers en cas de sinistre. La difficulté actuelle est notamment le fait que l'aire de livraison ouest n'est accessible qu'aux camions de gabarit inférieur à 2,30 m.

Les travaux vont se développer en octobre.

(N° 7 – Voirie souterraine) Ce plan un peu plus précis vous montre toutes les zones en travaux et en particulier cette zone qui est le dessous de la rue Lescot, qui va être alternativement neutralisée sur la partie droite puis sur la partie gauche pour faire toute la mise en sécurité de cette section-là de la voirie souterraine.

Les zones en bleu sont des zones de chantiers dédiées au parking Berger qui n'est accessible que par cet endroit-là.

Cette photo est prise depuis le bord de l'ancienne trémie qui permettait aux voitures, depuis la rue des Halles, de descendre dans la voirie souterraine. Vous voyez que ce sont des travaux assez complexes puisque ce sont des travaux en sous-œuvre – sous l'hôtel Novotel et sous l'immeuble voisin – qui doivent être menés avec une grande rigueur, puisque comme tous travaux en sous-œuvre, l'enjeu majeur est d'assurer la stabilité des deux immeubles qui sont au-dessus, avec aussi des contraintes de bruit très importantes – Monsieur Donzel, le directeur de Novotel est parmi nous ! On essaie de prendre le plus grand nombre de précautions possibles pour ne pas faire trop de bruit dans l'hôtel ; c'est beaucoup plus sensible qu'un immeuble à côté, là, on est vraiment dans le sous-sol de l'hôtel.

Ces travaux souterrains sont complexifiés également par la présence de plomb, ce qui est presque plus compliqué que l'amiante. Ce danger pour la santé des travailleurs n'était pas identifié jusqu'il y a peu, ce qui fait qu'il n'avait pas du tout été anticipé. Nous sommes amenés à prendre énormément de précautions et à nettoyer presque la totalité des voiries souterraines de manière très minutieuse pour enlever le plomb déposé par les gaz d'échappement jusqu'en 2000 sur les parois des tunnels.

Le développement de ces travaux dans tout ce secteur est accompagné d'une action sociale très forte en direction des SDF. Jusqu'il y a trois, quatre mois, à peu près 50 SDF avaient installé des campements à différents endroits de la voirie souterraine. Tous les services sociaux sont mobilisés pour essayer de profiter de cette occasion pour les sortir de la rue. Non seulement on les fait sortir de la voirie souterraine, mais il y a un dispositif pour essayer de leur trouver des places d'abord en hôtel puis en structure d'hébergement, et dans les cas les plus miraculeux, on arrive à leur retrouver un logement.

## 2. Calendrier 2012-2013

Le planning général de l'opération est respecté, sauf pour l'aire de jeux pour laquelle nous avons, au global, environ un an de retard pour sa livraison, ce qui nous a obligés à faire ces aires provisoires dont je parlais précédemment.

- ✓ La Cité de chantier est en fonctionnement,
- ✓ les voiries souterraines sont en cours,
- ✓ les travaux de la Canopée et circulations verticales ont commencé en mars 2012 comme prévu et se déroulent comme prévu,
- ✓ les travaux du pôle transport : le petit pointillé indique qu'ils sont déjà en cours – cela ne se voit pas beaucoup parce que la RATP fait cela avec beaucoup de précautions pour ne pas mettre en jeu la sécurité de son public, donc c'est plutôt la nuit, entre 1 h et 5 h du matin et derrière des cloisons. Le gros va commencer janvier 2013 avec un chantier visible en surface sur la place Marguerite de Navarre,
- ✓ les travaux du jardin se poursuivent également.

J'en viens à l'essentiel de notre sujet d'aujourd'hui qui est la manutention des éléments métalliques de la Canopée.

## 3. Manutention des éléments métalliques de La Canopée

- Travaux de nuit extérieurs

(N° 9 – Travaux de nuit extérieurs) La Canopée est un bâtiment qui a été conçu avec une structure métallique pour être le plus léger possible. Il faut savoir qu'un bâtiment en métal est beaucoup plus léger qu'un bâtiment en béton, et comme ce bâtiment est posé sur le toit du forum, plus il est léger, plus il est simple de concevoir un ensemble sécuritaire.

La charpente de La Canopée est un mécano géant avec des poteaux, des poutres, des pièces spécifiques qui, pour l'essentiel, au niveau des bâtiments, sont assemblées par boulonnage. On va être amené à manipuler plusieurs milliers d'éléments de ce mécano. Ces manutentions d'éléments de mécano se font avec toutes sortes de précautions classiques qui sont suivies de près par la Préfecture de Police sur tous les chantiers de Paris, mais plus particulièrement sur Les Halles compte tenu de la sensibilité du site.

*Les précautions classiques :*

- *La vérification initiale puis régulière de l'ensemble des grues* par des bureaux de contrôle externes qui viennent vérifier qu'il ne risque pas d'y avoir une défaillance de la grue.
- *Des dispositifs automatiques anticollision* : en n'y prêtant pas garde, nos quatre grues pourraient se toucher ; elles sont déjà étagées en hauteur pour que leurs flèches ne se croisent pas trop souvent, avec en plus des dispositifs automatiques informatiques qui empêchent certains mouvements pour pallier une erreur humaine d'un grutier.
- *Des interdictions automatiques de survol*. Il est interdit de survoler les rues, en général. Pour les rues Berger, Lescot et Rambuteau, là aussi, c'est un dispositif automatique qui empêche le grutier d'aller trop loin avec sa charge.

Par rapport à toutes ces précautions classiques qui existent sur tous les chantiers, du plus petit au plus grand, nous avons rajouté, en association avec la Préfecture de police des précautions supplémentaires.

*Les précautions spécifiques :*

- Des précautions liées au fait que l'on a beaucoup de gens qui circulent à l'intérieur du quadrilatère formé par le forum des Halles, pour entrer dans le forum, en particulier aux portes Berger, Lescot et Rambuteau. Courant 2011, on a installé au niveau de ces portes de gros platelages en béton qui permettent au public d'être à l'abri d'une éventuelle chute d'objet qui circulerait sous une grue, au-dessus de leur tête.
- Le forum est doté d'une cinquantaine de sorties de secours qui émergent en surface du forum : au milieu du jardin, au milieu des pavillons Willerval, à différents endroits. Ces sorties de secours doivent rester efficaces pendant la durée du chantier, ce qui oblige à de nombreux phasages pour les travaux à l'intérieur, et en extérieur, cela oblige à maintenir des cheminements sécurisés qui conduisent jusqu'à des petites portes de sécurité que vous voyez quand vous faites le tour du forum. Si une évacuation du forum est déclenchée par un sinistre, un dispositif a été mis au point avec, d'une part, une alerte directe des grutiers, plus une sirène qui permet à tous les acteurs du chantier d'être au courant (d'ailleurs, nous l'essayons le même jour que la caserne des pompiers Rousseau, en même temps.) À ce moment-là, dès que la sonnerie surgit, les grutiers ont consigne de poser immédiatement au sol ce qu'ils transportent, loin des cheminements qui permettent à la foule d'évacuer le forum. De même que tous les autres engins de chantier qui peuvent aussi transporter des objets à côté de ces cheminements évacuent pour que le cheminement se fasse bien.
- Le double élingage. Lorsque l'on suspend un objet à une grue, tout est calculé, vérifié. La grue elle-même, le câble, le crochet et les élingues (les liens qui relient la charge au crochet), on vérifie que tout cela est d'une capacité deux à trois fois supérieure au poids de la charge pour être sûr que la charge ne se décroche pas pendant son transport. Dans notre cas particulier, on met systématiquement deux élingues, ainsi, si jamais une erreur a été commise dans le dimensionnement ou le positionnement ou dans l'usure de la première

élingue, on a une deuxième sécurité qui est la reprise par la deuxième élingue de la charge qui chute après la charge de la première.

Ceci est ce que l'on applique pour toutes les charges légères, en tout cas de moins de 9,5 tonnes.

Pour les charges supérieures à 9,5 tonnes, nous avons considéré, avec la préfecture de police qu'il fallait prendre des précautions supplémentaires parce que toutes ces charges sont de formes très différentes, d'élasticité très différente, etc., donc il est très difficile d'apprécier ce qui pourrait résulter d'une chute sur un plancher en béton. Par principe de précaution, nous avons considéré qu'au-delà de 9,5 tonnes, on ne transportait des charges qu'en l'absence du public dans le forum, ce qui implique que la gare ne fonctionne pas puisque c'est elle qui rythme la vie du forum. De 1 h 15 à 5 h, la gare est fermée, l'UGC est fermé et les grandes artères du forum sont également fermées, donc les manutentions des pièces de plus de 9,5 tonnes se font entre 1 h 15 et 5 h du matin. Cela représente environ une centaine de pièces à mettre en place sur La Canopée.

On a déjà réalisé trois nuits de pose : du 6 au 7 août, du 22 au 23 août et la nuit dernière.

**(N° 10 – Travaux de nuit extérieurs)** Sur ces diapositives, vous voyez une pièce métallique. Pour poser une pièce comme cela, il faut environ deux heures. On a vérifié lors de la deuxième et de la troisième nuit, dans le créneau 1 h 15 – 5 h, que l'on réussit à en poser deux. Vous voyez la pièce en mouvement : le crochet que l'on devine et les élingues ; ce sont là, en l'occurrence, des chaînes. Pour les pièces pas trop lourdes, ce sont des matériaux de synthèse, et pour les pièces les plus lourdes ce sont des chaînes. Chaque type d'élingage est adapté à la pièce puisqu'on ne peut pas toujours l'accrocher à la verticale de son centre de gravité, et si ce n'est pas le cas, il ne s'agit pas que la pièce tourne dans tous les sens, afin de pouvoir la poser convenablement sur son futur emplacement.

Par exemple, sur cette pièce en croix, une forme assez simple, il y a une élingue principale qui – coup de chance – est dans le centre de gravité de la pièce, et on a deux élingues secondaires qui sont en légère tension, ce qui évite que la pièce se mette à balancer au moment où elle est transportée.

En termes de bruit – dès lors que l'on travaille de nuit, notre souci est d'essayer de faire le moins de bruit possible : on commence à avoir un petit peu de bruit quand on manipule les élingues puisque ce sont des chaînes, il y a donc un petit cliquetis au moment où on accroche l'élément et au moment où on le décroche. Cela reste faible, mais cela s'entend. Quand la pièce est en suspension et que la grue se déplace, on n'entend pratiquement rien. La grue fonctionne avec un moteur électrique, tous les systèmes de poulies sont bien huilés.

Sur cette photo, la pièce a été posée à son emplacement et l'ouvrier est en train d'enlever l'élingue.

**(N° 11 – Travaux de nuit extérieurs)** La difficulté, ensuite, est de positionner précisément la pièce. Toutes ces pièces sont boulonnées. Les pièces sont usinées avec une très grande précision et font l'objet de montage à blanc en usine : on assemble des parties du mécano pour vérifier que tout fonctionne bien, mais malgré tout cela, il peut arriver que les trous ne soient pas exactement en face des autres. À ce moment-là, les poseurs utilisent ce que l'on appelle des broches qui sont des sortes de grosses aiguilles d'un diamètre inférieur à celui des trous. Ils les enfilent dans les deux trous qui sont presque alignés et ils utilisent la broche pour guider la pièce et faire en sorte que les deux trous soient parfaitement en face. Quand c'est un peu difficile, ils utilisent la masse, et c'est à ce moment-là qu'il peut y avoir un peu de bruit. La nuit à laquelle j'ai assisté – et d'autres personnes dans la salle ont assisté à d'autres nuits –, on a dû entendre cinq ou six coups de masse. Il se trouve que là, c'était très bien usiné, il n'y avait pas de difficulté pour tout mettre en face.

Une autre difficulté : les ouvriers sont en hauteur sur des nacelles. Vous voyez sur les photos le plateau de la nacelle et son bras. Sur cette photo, il y avait deux nacelles. On essaie de positionner les nacelles de jour pour qu'elles n'aient presque pas à bouger de nuit. Une nacelle fait du bruit surtout lorsqu'elle se déplace sur ses roues, notamment si elle recule, car à ce moment-là, il y a le klaxon de recul qui hurle et on n'a pas le droit de l'arrêter, ce sont des règles de sécurité intangibles. Par contre, si la nacelle ne bouge pas, son moteur a besoin de tourner un petit peu pour donner de la pression pour que le bras de la nacelle puisse se

déplacer. Chacun de ces ouvriers doit faire différents travaux, soit il doit décrocher l'élingue, soit il doit venir mettre des boulons, etc. Donc, la nuit à laquelle j'ai assisté, il a dû y avoir au total à peu près 5 minutes de période cumulée où le moteur de la nacelle a tourné pour donner de la pression. Quand ils ne se déplacent plus, ils éteignent le moteur.

La dernière partie est le boulonnage. Vous voyez sur la photo sur un des assemblages le nombre de boulons. On ne les met pas tous en place pendant la nuit. Sur cet exemple, les quatre petits boulons centraux ont été serrés, mais pas à fond, et les gros boulons extérieurs n'ont pas été serrés du tout. Les installateurs assurent juste le niveau de sécurité qu'il faut pour que la pièce qui n'a qu'à se tenir toute seule puisse tenir jusqu'au lendemain et c'est le lendemain qu'on termine la pose. S'il y a tant de boulons, c'est parce que dans la configuration définitive, la pièce porte le poids de tout ce qui va venir au-dessus et est soumise à des efforts bien plus importants que les faibles efforts qu'elle doit subir pour se tenir elle-même.

Globalement, le bruit reste raisonnable. Mais c'est plutôt à vous, riverains autour du chantier, de le dire. Pour ceux qui ont assisté au chantier depuis les abords, c'est sans commune mesure avec les travaux que l'on fait de jour, mais je le dis encore, c'est à vous de le dire.

*Quelques informations sur les 100 éléments qui vont être posés.*

**(N° 12 – Travaux de nuit extérieurs)** Les bâtiments sous La Canopée sont deux bâtiments en L : le bâtiment nord avec la rue Rambuteau, le bâtiment sud avec la rue Berger et la rue Lescot. Compte tenu de la structure du bâtiment, ces deux angles sont soumis à des efforts particuliers : il faut que la charpente soit plus costaud à cet endroit-là. Ce schéma représente une poutre Vierendeel. Le tout assemblé représente une espèce de croisillon orthogonal très solide, et certaines de ces pièces élémentaires qui sont assemblées pèsent plus de 9,5 tonnes. Dans les poutres Vierendeel, on a 16 éléments qui font plus de 9,5 tonnes.

Un deuxième endroit où l'on retrouve de nombreuses pièces lourdes : le projet comporte une vaste toiture qui va recouvrir le patio et les espaces publics qui sont en dessous, avec une portée d'à peu près 90 mètres, ici. Pour faire tenir cette structure, on a une poutre en U (ou en V), qui structure l'ensemble et qui est composée d'un caisson, c'est-à-dire d'une structure à section rectangulaire creuse, mais qui fait environ 1,5 m de large sur 2 m de haut, des dimensions très impressionnantes, avec des aciers extrêmement épais. Elle est découpée en caissons qui font deux ou trois mètres de long et dont chacun dépasse allègrement les dix tonnes. L'ensemble de ces pièces sera également posé de nuit. Ces pièces sont soudées et non pas boulonnées.

Enfin, dernière partie où l'on va retrouver des pièces supérieures à 9,5 tonnes : sous les extensions de plancher. Le patio va être agrandi au niveau de la place Basse, au niveau - 3, par démolition du Quick et extension de la place sur l'emplacement du Quick. Par contre, en hauteur, des sortes de balcons vont partir un petit peu vers le centre du patio. Ces sortes de balcons vont être supportées par deux passerelles qui prennent appui de part et d'autre du patio. Vous avez ici une coupe d'une de ces passerelles. Les couleurs symbolisent la façon dont l'ensemble de la passerelle est coupé en éléments élémentaires et tous ces éléments élémentaires pèsent plus de 10 tonnes.

Au total, nous avons :

- ✓ 16 poutres sur quelques milliers de l'ensemble du bâtiment,
- ✓ 58 caissons à mettre en place de nuit,
- ✓ 26 éléments à mettre en place sur les passerelles.

Cent éléments ne veut pas dire cent nuits puisque l'on peut, dans le créneau de 1 h 15 – 5 h, poser deux éléments avec la même grue et de plus, à certains moments, on peut faire travailler deux grues en simultané. Donc, dans l'idéal, il y a des nuits où l'on posera quatre éléments : deux au sud et deux au nord.

Aujourd'hui, je suis incapable de vous dire combien cela représentera de nuits parce que l'ordre dans lequel on met ces pièces n'est pas quelconque. Bien entendu, on met la pièce du dessous avant la pièce du dessus, et après, il y a des tas de logiques de même nature. J'espère qu'on sera quelque part entre 50 et 75

nuits ; en tout cas, on fera tous nos efforts pour essayer de grouper le maximum d'éléments dans les mêmes nuits.

#### *Planning prévisionnel des travaux de nuit pour pose d'éléments > 9,5 tonnes*

**(N°13 – Travaux de nuit extérieurs)** Ce calendrier donne une idée de la façon dont ces nuits vont être étalées dans le temps.

Globalement, elles ont commencé en août, puisque l'on en est à la troisième nuit – deux nuits en août, la nuit dernière et tout le reste, ce sont les chiffres que vous voyez sur le tableau. Cela se prolongera jusqu'en juillet 2013 avec des concentrations sur janvier, février.

La prochaine nuit est prévue du jeudi 11 au vendredi 12 octobre. Ce calendrier est très prévisionnel puisque c'est une opération très complexe, et l'on est incapable de dire, un mois à l'avance, si la pose est le jeudi ou le vendredi. Ces petits chiffres vous donnent une tendance générale sur la répartition mensuelle, mais les dates de pose sont affinées à un rythme quasiment hebdomadaire. D'ailleurs, nous avons un cycle hebdomadaire avec la préfecture de police, avec comme principe, en gros, le mercredi, on prévient la préfecture de police des nuits de pose de la semaine suivante. La préfecture de police nous donne l'autorisation le jeudi. Le vendredi, on diffuse dans les boîtes aux lettres des riverains susceptibles d'entendre le bruit, un petit document leur expliquant ce qui se passe la semaine d'après, et on recommence chaque semaine.

Quelques mots maintenant sur d'autres travaux de nuit qui se mènent à l'intérieur du forum.

#### ➤ Travaux de nuit intérieurs

Engagés depuis avril, quasiment toutes les nuits, des travaux assez importants sont conduits dans le Forum.

Ces travaux sont faits de nuit parce que, soit ils conduisent à mettre hors service des équipements de sécurité, soit ils conduisent à mettre hors service des parcours d'évacuation de la gare ou du Forum. Du coup, suivant leur nature et l'impact sur la sécurité, ces travaux sont faits soit entre 1 h15 et 5 h, heures de non-fonctionnement de la gare, soit entre 21 h et 10 h, heures de fermeture de toute la partie du Forum non concernée par la gare.

Ces travaux sont principalement localisés dans des zones spécifiques du Forum :

- Avril 2012 à avril 2013, plutôt autour de la porte Rambuteau
- Avril 2013 à avril 2014, plutôt autour de la porte Berger
- Avril 2014 à avril 2015, plutôt sous la porte Lescot pour travailler uniquement sur la création d'un duplex de deux ascenseurs à cet endroit-là
- Mi 2015 à mi 2016, on sera sur la porte Lescot pour refaire tous les escalators. Cette date est coordonnée avec la RATP puisque la porte Lescot est l'accès normal, le plus massif à la gare ; en cas d'évacuation, on peut penser que l'essentiel de la foule passerait par là ; on va attendre que le chantier de la RATP ait suffisamment progressé pour que d'autres sorties se soient créées et que l'on puisse réduire la capacité de la porte Lescot par nos travaux.

Quelques illustrations de travaux la nuit dans le forum qui mettent en jeu la sécurité.

**(N° 15 – Travaux de nuit intérieurs)** Ces deux photos sont prises dans ce qui était autrefois les WC publics de la porte Rambuteau, au niveau -3. C'est l'endroit où l'on va créer un ascenseur qui va remplacer l'ascenseur existant en étant plus près de la rue. À cet endroit-là, il existe une masse de réseau colossale, il y a 300 câbles de toute nature, beaucoup de sécurité incendie. Un système de sécurité incendie, en substance, est un gros système informatique qui gère des automatismes. Ce sont des détecteurs d'incendie, et des mécanismes de sécurité comme des portes qui se ferment, des sprinkleurs qui arrosent d'eau, d'autres portes qui s'ouvrent, du désenfumage qui aspire les fumées, parce que dans un incendie,

généralement, on meurt asphyxié, on ne meurt pas brûlé. Le système de sécurité incendie est un gros ordinateur au milieu, une énorme étoile de câbles qui va vers tous les équipements de détection ou d'action sur la sécurité incendie et il faut que tout soit en état de marche pour que le système fonctionne. Donc, même lorsque l'on fait une intervention très ponctuelle sur un local comme celui des anciennes toilettes de Rambuteau, si c'est un endroit où il y a beaucoup de câbles, il faut prendre énormément de précautions, c'est-à-dire que ces travaux consistant à mettre hors service un câble — donc la sécurité n'est plus assurée à ce moment-là — ne sont effectués que de nuit, et il faut qu'il soit remis en service avant l'ouverture au public du forum.

Un autre exemple : l'état actuel de Général d'Optique, l'opticien qui se trouvait au niveau -1 côté Rambuteau. En plafond de ce magasin, on doit créer la fosse de l'ascenseur qui sera dans le bâtiment au-dessus. Quand on fait un ascenseur, cela ne s'arrête pas au niveau du plancher, il y a une fosse, qui fait à peu près un mètre de profondeur, qui permet de dégager tout l'espace de la mécanique qu'il y a sous la cabine de l'ascenseur. Ici, il faut créer, dans le plafond de Générale d'Optique, une trémie qui doit faire 2 m sur 3, quelque chose d'assez imposant ; or, dans Générale d'Optique, sont installés de gros tuyaux qui font 60 à 80 de diamètre, dans lesquels circulent de l'air, soit pour la ventilation pour le confort de personnes, soit plus souvent, et pour les plus gros, le désenfumage. Une partie de ces tuyaux servaient à désenfumer le magasin Général d'Optique, mais servaient aussi à désenfumer des commerces ou des mails à côté. Donc, avant de faire notre trémie, il faut que l'on assure le dévoiement de ces gaines et comme c'est un dévoiement provisoire, on utilise des gaines souples que l'on rebranche à une extrémité de la gaine fixe qu'on a démolie, qu'on rebranche à l'autre extrémité, et tout cela doit se faire de façon telle que la nuit on peut se permettre de dégrader la sécurité, mais le matin, il faut que tout soit en état.

**(N° 16 – Travaux de nuit intérieurs)** Autres exemples de travaux que l'on fait de nuit : on peut avoir des travaux de soudure qui nécessitent que le public soit quand même assez loin. Cet exemple est la fabrication de l'escalier provisoire et toute la charpente que vous allez voir à côté.

Là, c'est un moment du renforcement d'un poteau et du changement d'appui. Le forum des Halles est un bâtiment très compliqué, qui est construit plutôt comme un pont, comme un ouvrage d'art que comme un bâtiment, il y a donc beaucoup de béton précontraint, c'est-à-dire du béton où les câbles sont tendus pour comprimer le béton et ensuite, comme ces ouvrages bougent beaucoup les uns par rapport aux autres, il y a ce que l'on appelle des appuis. Par exemple, un plancher n'est pas posé directement sur le poteau qui le supporte ; entre les deux, il y a des appuis glissants, des dispositifs généralement en Téflon qui peuvent glisser l'un sur l'autre et qui permettent, quand le béton se dilate ou se contracte sous l'effet de différents phénomènes, que le poteau ne soit pas soumis à des efforts qui mettraient en jeu sa résistance. Chacun de ces appuis a une capacité de portance donnée et dans certains cas, il faut les remplacer pour obtenir une portance supérieure. Dans ce cas-là, l'opération consiste à venir faire des bossages autour du poteau. Par exemple, là un ouvrier est en train de percer des trous dans le poteau. On va enfiler d'énormes barres dans ces trous, ensuite, on va faire des petits ouvrages, des espèces de petits cubes de béton qui vont être collés au poteau par le biais de ces gros fers qui sont mis en tension. Ensuite, sur ces bossages, on va mettre des vérins qui vont écarter le plancher supérieur par rapport aux bossages, donc le plancher va se décoller de quelques centimètres de son appui et ensuite on va découper et enlever une galette de la partie supérieure du poteau, ce qui laisse la place pour travailler et réinstaller un nouvel appui. Une séquence comme cela doit durer entre deux mois et deux mois et demi. Vous le voyez, on manipule des pièces assez lourdes, cela ne peut pas se faire avec du public qui circule tout à côté.

Des travaux que les habitants à côté ont vus souvent : par exemple, dans la zone au-dessus des futurs escalators de Rambuteau qui vont descendre dans la gare, on est en train de couper des voiles en béton. C'est la même technique que celle des pavillons Willerval, avec des scies circulaires ; il ne faut pas que du public circule à côté de ces grands voiles en béton quand on est en train de les scier.

Tous les travaux que je viens de vous montrer, *a priori*, on ne les entend pas de la surface. Par contre, cette activité, à l'intérieur, génère aussi une petite activité à l'extérieur. Cela a été le cas, notamment ces dernières nuits. Un certain nombre d'entre vous qui habitent tout à côté se sont plaint d'avoir entendu des bruits de chantier jusqu'à 1 h du matin.

**(N° 17 – Travaux de nuit intérieurs)** Il y a une activité résiduelle que l'on ne peut pas supprimer, notamment ce qui est lié au désamiantage. À l'intérieur du forum, il y a de l'amiante un peu partout, et une bonne partie du désamiantage se fait de nuit. Pour faire cela, dans de nombreuses configurations, on est obligé d'installer à l'extérieur, dans le patio – là, vous avez un exemple sur la terrasse du -1, près de la porte Rambuteau – une espèce de camp de base désamianteur. Vous voyez un couloir étanche qui conduit jusqu'à une zone de travail, qui enveloppe une des passerelles qui reliait le mail du -1 à la terrasse du -1. Pour ceux qui en ont le souvenir, c'étaient des passerelles avec des hublots sur les côtés. Dans ces hublots, il y a de l'amiante ; il est nécessaire, pour l'enlever, de faire cela sous enceinte confinée, et il faut de grosses installations avec des ventilateurs qui mettent les enceintes en dépression pour que, en cas de petite fuite, ce soit de l'extérieur vers l'intérieur, que l'amiante ne parte pas ailleurs. Du coup, les ventilateurs eux-mêmes font un petit peu de bruit, et les ouvriers rentrent et sortent, notamment pour sortir les produits désamiantés.

Vous voyez ici, par exemple, les produits désamiantés. C'est une benne qui se trouve sur la terrasse du -1, et là, sont empilés des capots blancs qui couvraient les poteaux intérieurs de la verrière. Ces poteaux comportent des joints amiantés et les nuits où il y a eu un peu de vacarme, les désamianteurs devaient jeter cela un peu brutalement dans les bennes jaunes. Pour y remédier, il y a eu des rappels de consignes à tous les opérateurs. On arrive tout de suite à se mettre d'accord avec la hiérarchie, mais le problème est qu'il faut que cela descende au moindre opérateur. Chacun doit respecter le silence, donc c'est beaucoup de pédagogie, de rappels pour que les ouvriers respectent les règles ; et pour une saine émulation, nous avons dans nos marchés des clauses contractuelles qui permettent d'infliger des pénalités en cas de bruit anormal. Nous en avons déjà infligé quelques-unes et l'expérience du passé a montré que c'était assez efficace. Donc, j'espère que les quelques nuits où vous avez pu être gênés en septembre seront bientôt de mauvais souvenirs.

**(N° 18 – Avancement des travaux Forum)** Ces quelques photos donnent l'emprise des travaux actuels dans le forum.

Au niveau -1 du Forum : Les escalators vers la surface sont en cours de réalisation ; Générale d'Optique où l'on est en train de faire la trémie que je vous montrais tout à l'heure ; sur tout le pourtour du mail, on a des travaux préparatoires à la dépose des verrières et à l'installation des façades provisoires qui se substitueront à cela, et toute la zone rouge est le patio et les anciens mails côté ouest qui sont maintenant fermés au public.

Au niveau -2, c'est à peu près la même chose. Ici, les escalators Rambuteau en travaux ; sur la périphérie, des travaux préparatoires à la dépose des verrières. La dépose des verrières elles-mêmes entraîne deux phases un peu délicates : d'une part, la dépose d'éléments préfabriqués qui pèsent chacun environ 500 kilos, qui sont en rive de plancher ; ce sont des éléments décoratifs qui étaient marron et qui avaient été rapportés sur le gros œuvre principal. La méthodologie retenue est de les enlever via la grue extérieure en enlevant un premier vitrage de la verrière. Tout cela amène à manipuler ces pièces de 500 kilos au-dessus du mail qui ordinairement est circulé par le public. Ces travaux se font de jour, mais avec fermeture petit à petit de différentes parties du centre commercial. Par exemple, cette semaine, cette zone est fermée de 7 h à 13 h, ce qui veut dire d'ailleurs que l'on ferme également deux boutiques auxquelles on ne peut plus accéder pendant cette période-là.

On a également, côté Berger, une zone similaire qui empêche de faire le tour du centre commercial, et l'accès à la FNAC et Maison du Monde n'est plus possible par ces entrées.

Au niveau -3 : Ce sont les anciens sanitaires où l'on est en train de faire les travaux de l'ascenseur - je vous montrais les câbles tout à l'heure - Ici, c'est une zone où l'on fait, ainsi que dans l'ancien magasin ETAM et dans l'ancien magasin Pomme de Pain, tous les travaux préparatoires à la création de l'escalator qui va descendre vers la gare.

**(N° 19 – Exemples travaux de jour)** Quelques photos de travaux qui sont faits de jour :

L'escalier provisoire de Rambuteau se substitue aux escalators qui sont fermés parce qu'en travaux. Toute la façade provisoire s'est faite principalement de jour.

Autre exemple : on a commencé à déposer des morceaux de verrières. Vous reconnaissez la forme caractéristique des poteaux. Pour partie, c'est déposé sous forme de très petits éléments, pour une autre partie, sous forme de gros éléments – là, c'est quasiment une moitié d'arche – et tous les verres sont déposés en même temps. Ces grosses pièces sont soulevées par la grue, déposées ici, et ensuite, le désamiantage de ces grosses pièces se fait de jour dans des conditions plus confortables pour les ouvriers et pour les riverains que des travaux de nuit.

Ici, la future trémie Rambuteau : vous devinez le plafond du platelage que l'on a réalisé au-dessus de Rambuteau. Si vous l'avez emprunté, vous reconnaissez les toiles blanches que l'on avait tendues en dessous de ce platelage pour que l'aspect ne soit pas trop désagréable. Vous avez le niveau du premier sous-sol, et vous avez la trace, ici, du plancher du rez-de-chaussée, qui a été percé sous la forme d'un grand rectangle. Tous ces travaux de percement du plancher se sont faits de jour.

Un dernier exemple : un tunnel a été aménagé dans le patio, il sera ouvert vers mi-octobre et permettra au public débouchant, par exemple, de la gare RER par la porte de Lescot et voulant aller au cinéma UGC de faire le même itinéraire qu'auparavant en traversant la place Basse du patio au travers de ce couloir protégé.

J'en ai terminé et suis à votre disposition pour vos interventions, vos questions.

**Jean-François LEGARET, Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris** : Si vous le permettez, je voudrais dire un mot. Tout cela est très complexe et je remercie Monsieur Hucher, parce que finalement, dans ce chantier, il y a beaucoup de technique, de prouesses dans la logistique et dans l'organisation.

Je veux que vous sachiez que lorsque cette opération a été lancée, il n'était naturellement pas question de travaux de nuit. Et je ne voudrais surtout pas donner le sentiment que finalement on vient vous informer au compte-goutte de mauvaises nouvelles cachées jusqu'à lors. Je tiens à le dire. Vous le savez, et je l'ai dit à plusieurs reprises, j'avais personnellement déposé, lors de la délibération initiale au Conseil de Paris, un certain nombre d'amendements et de vœux. L'un de ces vœux – qui ont d'ailleurs été adoptés à l'unanimité par le Conseil de Paris – précisait qu'il n'y aurait pas de travaux de nuit. Que s'est-il passé ? Lors de l'instruction de ce chantier, de ses autorisations, la préfecture de police a demandé que l'on prenne des garanties supplémentaires pour un chantier de cette complexité. C'est un bâtiment inédit en site occupé – finalement, on n'a pas de modèle d'un montage qui ressemble à celui de La Canopée –, et par principe de précaution, il a été décidé que cela se fasse au moment où l'ensemble du secteur du pôle transport est sans public, ce qui ne peut être que la nuit. Pour vous qui êtes riverains, il va de soi que c'est une contrainte supplémentaire.

Je tenais à vous dire que j'ai été informé de ces demandes de travaux de nuit fin juillet si j'ai bonne mémoire. Nous nous sommes vus à ce moment-là. J'ai demandé que l'on fasse cette réunion particulière d'information des riverains, qui s'ajoute aux réunions qui étaient prévues dans le calendrier, parce qu'il était normal et indispensable de vous donner ces informations.

Je dois quand même dire, pour être complet, que lors des réunions auxquelles j'ai participé, on a fait des demandes très particulières sur des exigences transmises à tous les opérateurs, à toutes les entreprises qui travaillent de manière à ce que l'on prenne des précautions que je qualifierais d'inédites en matière de travaux de nuit : la suppression des mouvements des cabines de manière à ce que l'on n'entende pas de bip de recul, etc., et trois chantiers de nuit se sont d'ores et déjà déroulés, dont un la nuit dernière.

Il est important de vous demander, à vous riverains, si la nuit dernière vous avez été réveillés, si vous avez entendu des nuisances qui sortent de l'ordinaire et si vous réagissez par rapport à cela. Une centaine de nuits vont être concernées par ces opérations de montage de La Canopée, on doit apporter les mêmes garanties de bout en bout, c'est-à-dire que, si une nuit particulière, parce qu'il y aura une pièce particulière ou parce qu'il y aura eu – cela peut toujours arriver – une erreur, un dysfonctionnement, dans l'exécution du chantier, vous soyez immédiatement réactifs et que vous nous alertiez afin que l'on prenne immédiatement les dispositions pour que dans la suite du chantier on évite naturellement de reproduire de tels dysfonctionnements.

Cette contrainte imposée de faire ces travaux de nuit est une contrainte lourde. En l'apprenant, j'ai naturellement sursauté, mais cette contrainte est accompagnée d'un certain nombre de garanties exceptionnelles pour faire en sorte que ces travaux de nuit soient compatibles avec le minimum de tranquillité auquel vous avez droit en tant que riverain.

Il était important que vous sachiez un peu dans quel état d'esprit ces autorisations sont données et vous devez, vous aussi, faire remonter toutes les informations qui doivent contribuer à la bonne tenue de ces travaux de nuit jusqu'à leur achèvement.

**Une intervenante** : Bonsoir, j'habite 63 rue Saint-Denis, au dernier étage. Déjà, en période de démolition, l'immeuble tremblait énormément. La nuit du 21, vers 1 h du matin, nous dormions et nous avons été réveillés, mon mari et moi, parce que notre immeuble tremblait. Nous nous sommes dit que ce devait être un tremblement de terre et nous nous sommes rendormis finalement. Le matin, j'appelle le centre sismique qui me dit que rien n'a été signalé, et sachant que j'habite aux Halles, me conseille de contacter la mairie où l'on m'a donné les coordonnées d'une personne à qui j'ai envoyé un mail. Je n'ai toujours pas de réponse pour le moment. Plus tard, j'ai trouvé le papier dans la boîte aux lettres nous informant des travaux de nuit le 25 et le 26, mais le bruit et le tremblement étaient le 21 ! Je ne sais pas ce qui s'est passé. Quelqu'un a-t-il senti la même chose ?

Fin juin, le gardien de l'immeuble, au 53, m'apprenait que leur immeuble était sous contrôle : un avocat est venu avec une société, ils ont pris des photos et, à la fin des travaux, ils vont faire une revue. J'étais étonnée, je me suis dit que c'est une bonne idée que quelqu'un ait eu ce réflexe d'appeler un expert.

**Dominique HUCHER** : Je peux répondre tout de suite. Ce à quoi vous faites allusion est ce que l'on appelle un référé préventif. Les maîtres d'ouvrages – là, en l'occurrence, la SemPariSeine et la RATP – ont demandé la nomination d'un expert judiciaire qui fait ce que l'on appelle un référé, c'est-à-dire qu'il se déplace dans un certain nombre d'immeubles susceptibles de connaître des désordres du fait des travaux pour faire un état des lieux avant le début des travaux, et ensuite, si pendant les travaux il apparaît justement des désordres, cet expert intervient à nouveau pour déterminer si ces désordres sont liés ou pas aux travaux qui ont lieu à côté et cela permet, soit à l'amiable, soit sur décision du juge, d'imputer la responsabilité de ces désordres à celui qui en est la cause.

Une bonne centaine voire plus d'immeubles ont été mis dans un périmètre défini par la Sem et la RATP et votre immeuble n'en fait pas partie parce qu'il est considéré comme beaucoup trop loin de la zone des travaux pour pouvoir être endommagé. Nous avons bien reçu votre mail, la réponse n'est pas encore partie, mais je m'apprêtais à vous répondre que votre immeuble était trop loin pour que l'on considère qu'il y ait un risque, donc il n'y aura pas de référé qui sera fait dans votre cas ; sinon, nous devrions en faire des milliers, et nous sommes persuadés que le tremblement que vous avez perçu n'est en rien lié à nos travaux.

**Jean-François LEGARET** : Il y a donc vraiment eu un phénomène sismique ?

**Dominique HUCHER** : Je ne sais pas. Très localisé, alors !

**Une intervenante** : Notre immeuble est très ancien, nous sommes presque à l'angle de la rue Cossonnerie. Après notre immeuble, il y a un hôtel qui a été construit beaucoup plus tard et les fissures sur le mur...

**Dominique HUCHER** : Quelques référés complémentaires ont été faits, par exemple, dans le cas où le périmètre initial s'arrêtait au numéro 2 de la rue, et le numéro 4 disait voir apparaître des fissures, etc. Vous êtes vraiment très, très loin et, *a priori*, il est impossible que nos travaux aillent jusque chez vous.

**Un intervenant** : L'immeuble n'est-il pas au-dessus du tunnel qui va jusqu'à la rue du Renard ?

**Dominique HUCHER** : Nous n'y faisons pas de travaux de génie civil.

**Un intervenant** : Je ne dis pas qu'il y a des travaux, je dis que s'il y a quelque chose, ce ne peut être que cela.

**Dominique HUCHER** : De toute façon, Madame, je vais vous répondre bientôt. Pour l'instant, je sais à peu près où se situe votre immeuble, mais il faut que je regarde sur une carte précisément. Je vous fais une réponse sous 48 h.

Une autre intervention ?

**Gilles POURBAIX, Association Accomplir** : Bonsoir. Merci, Monsieur Hucher pour cette présentation. Vous venez de parler d'immeubles où il y aurait un référé préventif. Est-il possible d'avoir la carte des immeubles concernés ou la liste des adresses concernées ? Au moins que le Comité de suivi en soit informé.

**Dominique HUCHER** : Nous la donnerons au Comité de suivi.

**Gilles POURBAIX** : Vous avez parlé de travaux de nuit qui se font à l'intérieur. Quand on scie, on coupe, on perce du béton, même s'il est à l'intérieur, les vibrations passent et je suis désolé, mais on entend les travaux à l'intérieur, il n'y a pas que les travaux de nuit à l'extérieur qui sont perçus dans le quartier, donc le quartier souffre, pas uniquement les nuits que vous avez mentionnées, mais de très nombreuses nuits.

D'autre part – cela vous n'en êtes pas responsable – rue de Turbigo, Climespace effectuera des travaux de nuit toute la semaine prochaine et il n'y a eu aucune réunion publique à ce sujet. Il est tout de même assez scandaleux que des travaux se fassent entre 22 h et 6 h dans toute une rue pendant une semaine sans que personne ne soit prévenu. C'était un peu hors sujet, mais je tenais à le dire ce soir.

Un point complémentaire quant à la fermeture de la zone piétonne. La rue Rambuteau est une rue totalement ouverte des deux côtés ; il faudrait vraiment faire en sorte que les potelets soient remis systématiquement. Il manque les deux potelets côté Saint-Eustache, et des petits malins prennent le raccourci ; et surtout, il en manque au carrefour Rambuteau/Sébastopol, ce qui entraîne des risques d'accident importants, impliquant même des piétons. Il faudrait vraiment vous assurer que la zone est bien fermée.

**Jean-François LEGARET** : Je voudrais donner une information concernant les travaux de nuit de Climespace. Je demande toujours qu'une réunion publique soit faite auparavant. Climespace s'est engagé à le faire. La date du 12 septembre avait été retenue. Ils ont confié la communication à une entreprise qui devait faire du boîtage et qui ne l'a pas fait. J'ai été informé le 12 au matin que l'invitation n'avait pas été distribuée, donc la réunion ne s'est pas tenue.

C'est effectivement une profonde anomalie et vous savez que nous sommes très vigilants à la mairie du 1<sup>er</sup>, avec Michèle Haegy, avec toute mon équipe, que tout chantier de cette nature doit être précédé d'une information auprès des riverains. Je regrette beaucoup que Climespace ait mal fait son travail en ne diffusant pas l'information, comme il s'y était engagé.

**Dans la salle** : Nous avons reçu des courriers.

**Jean-François LEGARET** : Maintenant, ils le font par écrit et envoient des courriers, mais je considère que les courriers ne remplacent pas une réunion d'information comme on a l'habitude de le faire. Je ne peux que le regretter avec vous.

**Dominique HUCHER** : Le problème des potelets est identifié et les potelets déposés par des indécents sont en cours de pose.

Concernant les bruits des travaux intérieurs, l'explication que je vous donnais s'appliquait aux désagréments des dernières nuits. Les désagréments, en juin juillet, étaient liés à des non-respects par les entreprises qui travaillaient dans le fond du patio. Cela a été sanctionné par des pénalités. On a demandé au pilote de chantier, un intervenant tiers, type maître d'œuvre, en permanence sur place (ils se relaient à deux pour faire toute la nuit) d'être très vigilant et de nous dénoncer les entreprises qui ne respectent pas la règle du jeu. Je pense que c'est en cours de stabilisation.

Une autre intervention ?

**Un intervenant :** J'ai une question sur la piscine. Bien sûr, les problèmes n'étaient pas prévus, mais sûrement il allait y avoir des surprises. Qu'avez-vous comme mesures et ressources pour vraiment réagir rapidement, et que cela se passe très bien ? Les enfants sont très perdants actuellement avec l'aire de jeux et la piscine, de nombreuses écoles dans le quartier se servent de cette piscine et c'est très dommageable.

Que pouvez-vous nous dire pour nous rassurer ?

**Jean-François LEGARET :** Si l'on comptabilisait toutes les semaines et les mois de fermeture de cette piscine au cours des récentes années, c'est quand même, malheureusement, beaucoup de déboires. C'est triste à dire pour une très belle piscine qui est très utilisée, mais qui a connu énormément de dysfonctionnements, encore l'année dernière et il y a deux ans. C'est un peu la série noire pour cette piscine.

**Dominique HUCHER :** Effectivement, il y a eu des malfaçons dans cette piscine, dans les années 80, que l'on constate aujourd'hui. Le fait que la gravité de ces désordres apparaisse pendant le chantier est, je pense, plutôt une chance puisque l'on est sur place en quelque sorte, donc la réparation va aller beaucoup plus vite. On a déjà obtenu la bénédiction de la Direction des Affaires Juridiques, et j'espère bientôt peut-être celle de la Commission d'Appel d'Offres, pour passer des marchés négociés afin d'aller plus vite. La piscine sera vidée très rapidement. On va lancer une campagne de diagnostic qui consiste à mettre des forêts d'échafaudages à roulettes permettant d'aller inspecter la totalité du plafond. À l'aide d'un petit marteau, on tapote partout, c'est la bonne façon de voir si le fer a commencé à rouiller et à dilater le béton. On fera également quelques carottages qui permettent de mesurer le degré de pénétration de l'air chloré dans le béton. Ces opérations permettront de concevoir un projet de réparation.

Le projet de réparation peut consister, selon la gravité des désordres qui n'est probablement pas homogène sur tout le plafond, à piocher tout le béton pollué — on fait tomber avec des marteaux-piqueurs tout le béton qui ne demande qu'à tomber —, on nettoie à la brosse en fer les aciers qui ont commencé à rouiller, on met des produits spéciaux de passivation — de l'antirouille — et ensuite, on reconstitue le béton que l'on a enlevé par des produits spéciaux. Si le degré de rouille de la ferraille est très important, on peut être amené à remettre de la ferraille, soit des ronds à béton qui seront incorporés dans le béton, soit on peut coller des plats en fer en dessous.

Dès que le diagnostic est terminé, on passe un marché négocié de maîtrise d'œuvre pour faire le projet de réparation très vite, et l'on passe dans la foulée un marché de réparation. La durée des travaux de réparation est impossible à estimer aujourd'hui parce que l'on ne sait pas s'il faut intervenir sur la totalité ou une partie seulement du plafond de la piscine. En tout cas, nous allons aller le plus vite possible, mais cela durera des mois tout de même.

**Un intervenant :** Une question préalable ? La serre tropicale est-elle aussi fermée ? On ne la voit plus, elle est maintenant masquée.

Ma deuxième question : je suis posté près de la porte et j'entends un bruit d'enfer. Est-ce que ce sont vos travaux ?

**Dominique HUCHER :** Ce n'est pas nous.

**Un intervenant :** Ce sont les travaux à l'intérieur de la Bourse du Commerce ?

**Dominique HUCHER :** Il y avait une exposition temporaire, je pense, pendant la journée. Je ne serais pas étonné que vous entendiez le bruit du démontage de l'exposition.

**Denis THELOT, architecte en chef de sécurité, Préfecture de police :** C'est le montage d'une animation qui va avoir lieu demain dans la journée. La CCIP nous a prévenus la semaine dernière que notre réunion risquait d'être perturbée à cause de cela. Ce ne sont pas nos travaux.

**Dominique HUCHER :** La ville a décidé de supprimer cette serre tropicale qui n'était pas très développement durable, cela coûtait une fortune à chauffer, à ventiler. Dans le cadre de la concertation qui s'est déroulée de 2002 jusqu'à 2008, 2009, l'idée de faire un certain nombre d'équipements pour les jeunes

avait été retenue : l'aire de jeux des 7 et 11 ans en est la première concrétisation, et du côté de la serre, il était prévu de faire quelque chose pour les adolescents, donc 11-18 ans.

Par contre, la concertation qui avait été très approfondie sur tous ces sujets puisqu'un cabinet spécialisé avait fait travailler des ateliers d'adultes et d'enfants pour identifier ce que tout le monde souhaitait, avait permis de bâtir des programmes très précis pour les deux tranches d'âges, 3-7 ans et 7-11 ans ; pour les adolescents, malheureusement, cela n'avait pas produit grand-chose, ce qui fait que la Ville a lancé un peu de cogitations dans tous les réseaux à l'échelle de l'ensemble de la ville, jeunes et sports. Je pense que la nature du programme qui sera réalisé dans la serre pour les adolescents devrait émerger sous peu.

Pour l'instant, dans nos travaux, on modifie les verrières en surface, qui vont avoir une architecture différente pour s'intégrer dans le projet de jardin, et on a pris des mesures conservatoires pour assurer la sécurité incendie d'un local dont on ne sait pas encore, pour l'instant, ce qu'il abritera. On a donc prévu un peu large pour pouvoir s'adapter à l'équipement qui sera définitivement décidé par la ville.

**Un intervenant** : En complément des problèmes de la piscine et du retard sur le jardin des adolescents, autre chose est aussi au détriment des dits adolescents – ce n'est d'ailleurs peut-être pas vous qui pouvez me répondre – : la bibliothèque pour les jeunes, qui a été démolie, devait être remplacée provisoirement, et pour l'instant je n'ai pas entendu parler de cela.

**Dominique HUCHER** : Vous avez donné la réponse vous-même. J'ai un mandat pour réaliser des travaux. Dans la Canopée, il y aura une bibliothèque - vous le rappeliez - il n'y a pas de bibliothèque provisoire prévue sur le site. La Canopée sera livrée fin 2014. Pour l'instant, on tient le calendrier, j'espère que cela continuera jusqu'à la fin.

**Un intervenant** : Bonsoir. J'ai une question sur les parkings de la porte Berger. Il y a eu, paraît-il, une information. Le 4 juillet, je suis rentré de vacances. Je n'avais rien dans ma boîte aux lettres et le parking était fermé ; ma voiture était dans le parking. J'allais travailler, je travaille la nuit, donc j'ai l'obligation d'utiliser un véhicule. Il m'a été très difficile de sortir. Place des Innocents, personne n'a pu me renseigner sur ce qui allait se passer, si cela allait rouvrir. On a pris mon adresse e-mail, je n'ai toujours pas de réponse. Pour sortir du parking, ce jour-là, j'ai mis deux heures parce qu'il fallait trouver des clefs, et je n'ai toujours pas la réponse : est-ce qu'un jour le parking de la porte Berger ouvrira ?

**Dominique HUCHER** : Il y a eu de l'information, je suis désolé qu'elle ne soit pas parvenue jusqu'à vous.

**Un intervenant** : Pas dans ma boîte aux lettres, rue du Pont Neuf, en tout cas.

**Dominique HUCHER** : Effectivement, on ne l'a pas distribué dans les boîtes aux lettres. Il y a eu de l'information diffusée dans les mois précédents, qui était affichée à différents endroits du parking, qui a été mis sur les parebrises et sur les murs.

**Un intervenant** : Quand je suis arrivé le 4 juillet, il y avait une information sur mon pare-brise me disant : le parking ferme.

**Dominique HUCHER** : Cela n'avait pas été mis le 4 juillet, mais pendant que vous étiez en vacances.

**Un intervenant** : Je n'étais pas là au mois de juin, mais c'est bizarre que cela ferme du jour au lendemain.

**Dominique HUCHER** : Désolé que l'information ne vous ait pas touché.

**Un intervenant** : Je voulais savoir si un jour une partie du parking rouvrira ou pas, parce que pour traverser le forum en pleine nuit – je suis dans l'autre parking – c'est une horreur.

**Dominique HUCHER** : L'essentiel du parking Berger va être englobé dans la gare RER. Il restera deux niveaux de parking plus petits qu'actuellement, le niveau A et le niveau B. Ils rouvriront probablement à mi-2015. Ils sont gérés par la SCFHP qui est le gestionnaire du centre commercial. Peut-être que des représentants de la SCFHP dans la salle peuvent dire ce qu'il en est ? Je ne sais pas si à ce moment-là ce

sera encore un parking public, avec paiement à la place ou s'il sera réservé aux abonnés. Je crois que la réflexion est en cours.

**Un intervenant** : Le nombre de places sera beaucoup plus réduit que par le passé.

**Un intervenant** : Nous savions dès le départ qu'il y aurait une déperdition du nombre de places, quelle que soit l'issue.

**Dominique HUCHER** : La réponse vous convient ?

**Un intervenant** : Donc, il va rouvrir en partie, mais on ne sait pas si l'on pourra être abonné.

**Un intervenant** : Vous pourrez être abonné, oui.

**Dominique HUCHER** : Soit c'est réservé aux abonnés, donc vous pouvez être abonné ; soit c'est géré comme aujourd'hui où il y a à la fois des abonnés et des non-abonnés et vous pourrez être encore abonnés.

**Un intervenant** : J'ai ma réponse, je vous remercie.

**Jean-François LEGARET** : Personnellement, je plaiderais pour que l'on conserve une mixité. Si je suis appelé à donner un avis, je considère que la mixité est la solution qui répond à des demandes diversifiées. Il va y avoir une réduction du nombre de places, c'est ainsi, mais que l'on conserve le principe de la mixité sur les places qui resteront.

**Un intervenant** : Ce que je critique surtout, c'est l'information.

Autre chose : tous les jours, il y a de la poussière partout dans mon appartement qui donne au coin de la rue du Pont Neuf et de la rue Saint-Honoré. Vous parlez d'amiante. Y a-t-il de l'amiante, là-dedans ?

**Dominique HUCHER** : Non, il n'y a pas d'amiante, c'est certain. Il y a une réglementation extrêmement stricte concernant l'amiante et un suivi du respect de cette réglementation par l'inspection du travail qui passe pratiquement un jour sur deux sur le chantier pour contrôler la sécurité générale du chantier, et en particulier l'amiante. Il n'y a pas d'amiante dans l'air.

De plus, il y a deux sortes d'amiante : l'amiante friable et l'amiante non friable. Non friable, cela veut dire que lorsque vous déposez le matériau amianté, il n'y a aucune chance d'avoir des poussières qui se répandent dans l'air. À ce moment-là, c'est déposé sans précautions extraordinaires. Ce sont des ouvriers spécialisés qui l'empaquètent, etc. Elle est friable à partir du moment où, si vous en cassez un petit bout, il peut y avoir deux ou trois petites fibres qui s'envolent dans l'air. L'opération s'effectue alors sous enceinte confinée : on construit une pièce complètement étanche autour de l'objet à déposer, on met la pièce en dépression – je l'expliquais tout à l'heure – les ouvriers entrent dans cette enceinte au travers de sas pour maintenir la dépression à l'intérieur. Ils entrent avec des scaphandres, pour leur propre sécurité, et à l'intérieur de l'enceinte confinée ils enlèvent le produit amianté, le mettent dans un sac étanche, etc. Pendant tous ces travaux, la réglementation oblige à prendre des mesures pour le public autour. Le risque qu'il y ait une fibre d'amiante qui arrive jusque chez vous est inexistant.

**Une intervenante** : Je voudrais revenir sur la question des parkings. Savez-vous combien de parkings sont disponibles en ce moment, qui fonctionnent, étant donné qu'on a deux petites misérables sorties ? Il paraît qu'il va y avoir un centre commercial, en plus.

**Dominique HUCHER** : Deux misérables sorties pour les voitures ou pour les piétons ?

**Une intervenante** : Pour les voitures. Je pense que tout le monde se rappelle ces embouteillages monstrueux que l'on a vécu. C'est un petit peu mieux, mais c'est toujours frustrant. Nous avons une place dans le parking Saint-Eustache, nous sommes abonnés, et nous regrettons beaucoup la suppression de cette espèce de voie rapide souterraine qui était vraiment une bonne idée. Cela nous permettait de couper directement sans nous retrouver dans les embouteillages qui polluent beaucoup la ville.

**Dominique HUCHER** : Ce n'est pas le parti pris de l'opération qui consiste à donner plus de place aux piétons et aux vélos qu'à la voiture. Ce parti assumé consiste à supprimer une bonne partie de la voirie souterraine et surtout des trémies en surface qui faisaient qu'à certains endroits, on était quasiment comme sur le bord d'un échangeur autoroutier. On a le droit de ne pas être d'accord, mais c'était un des points essentiels du projet qui est assumé par la ville.

En termes d'accès aux parkings, aujourd'hui, il y a effectivement des complications liées au fait que la situation est plus dégradée qu'elle ne le sera *in fine*. À la fin de l'opération, on reviendra à une situation où l'on aura trois entrées dans la voirie souterraine et au moins trois sorties, et chaque parking aura une ou deux entrées et une ou deux sorties.

*(L'intervenante précédente énumère les entrées de parking existantes)*

**Dominique HUCHER** : Aujourd'hui, il y en a quatre. Avant, il y en avait cinq, mais on a fermé le parking Berger.

Les bouchons que l'on a eus dans les voiries souterraines posaient d'énormes problèmes de sécurité. Normalement, il ne faut pas qu'il y ait de bouchon dans un tunnel, car en cas d'incendie, les automobilistes seraient pris au piège, ils devraient se sauver à pied. En septembre-octobre de l'année dernière, nous avons eu effectivement beaucoup de soucis puisqu'il y avait des bouchons très réguliers, avec des gens qui mettaient parfois une heure à sortir de leur parking. Cela c'est réglé, pour l'essentiel – d'après les dires de la plupart des gens qui y ont leur voiture – en réglant les feux aux alentours plutôt au bénéfice des gens qui sortent du forum et au détriment de ceux qui viennent d'ailleurs, pour qu'ils aient plus de temps de vert et réduire ainsi les files d'attente qui sortent du forum ; et l'on a aussi obtenu un gain de fluidité en mettant deux voies sur la rue Turbigot qui débouchait mal auparavant et qui créait un bouchon qui se propageait partout.

La plupart des gens me disent qu'il a eu une amélioration. N'est-ce pas votre opinion ?

*(Un intervenant exprime son désaccord)*

**Dominique HUCHER** : On a eu aussi beaucoup de problèmes. Un gros chantier de Climespace près des quais créait un bouchon. Ce chantier est terminé. Il existe encore, je crois, sur le pont et de l'autre côté, avec peut-être encore quelques répercussions sur la circulation dans le quartier. En tout cas, les feux ont été réglés différemment aussi. Au croisement, rue du Renard/Rivoli, c'est difficile, Rivoli étant très encombré, mais au carrefour au nord de Pompidou, les feux rouges sont longs afin de dégager le maximum de feux verts pour vous, quand vous sortez du forum.

La préfecture de police a un PC de circulation sur l'île de la Cité, qui gère tous les feux de toute la capitale. Ils ont un suivi particulier de ce secteur-là et en principe, dès qu'ils voient que les bouchons commencent à se former, ils modifient un peu les cycles pour éviter le bouchon, mais quelquefois des circonstances exceptionnelles font que tout est embouteillé et ils ne peuvent plus rien faire.

**Une intervenante** : N'y aura-t-il plus de sortie rue de Rivoli ?

**Dominique HUCHER** : Vous parlez certainement de l'entrée et de la sortie de part et d'autre de la Bourse du commerce qui donnent sur la rue du Louvre. Ces sorties seront totalement supprimées, à terme. L'entrée qui se trouve rue Coquillière, au nord de la Bourse, sera également supprimée. C'est un endroit qui va changer la vie aux piétons. Aujourd'hui, quelqu'un qui vient de la rue Rousseau, passe devant Saint-Eustache et veut aller vers la rue de Rivoli doit faire des détours à n'en plus finir parce qu'il y a une énorme trémie routière en travers. Demain, ce sera un jardin et on passera tout droit.

**Une intervenante** : Que va-t-on devenir ?

**Dominique HUCHER** : Je ne vais pas vous expliquer toute la politique des transports de la Ville de Paris.

**Jean-François LEGARET** : Je veux bien m'exprimer là-dessus parce qu'il m'arrive souvent d'être en désaccord avec la mairie de Paris, mais je crois avoir été le premier à demander qu'une étude soit faite,

dans le cadre de l'opération des Halles, une évaluation de l'utilité de cette voirie souterraine en tant que voie de circulation. L'étude a été faite et est très concluante. Il passe peu de voitures dans cette voirie souterraine, donc la suppression de cette voirie souterraine et le report en surface ne risquent pas de créer de congestion plus importante dans le centre de Paris. Je voudrais même vous dire que l'étude de la voirie, que j'ai regardée de très près, indique que la voirie souterraine par certains côtés aggrave la circulation est/ouest qui est capitale dans ce secteur. Si vous prenez la rue de Rivoli en venant de l'Hôtel de Ville et allez vers La Concorde, vous êtes dans un embouteillage. Beaucoup d'automobilistes empruntaient la rue Berger, la voirie souterraine, et éprouvaient une courte griserie puisqu'ils circulaient, ils ressortaient par le bout de la rue des Halles, et là, en tournant à gauche dans la rue du Louvre, ils reprenaient la rue de Rivoli. Il faut savoir que le fait d'avoir des flux supplémentaires sur la rue du Louvre crée une situation de mise en croix permanente du carrefour Louvre/Rivoli. Les modèles de la voirie ont calculé que si la voiture qui avait tenté de fuir cet embouteillage par la voirie souterraine était restée sur la rue de Rivoli, cela aurait plutôt amélioré la fluidité de l'axe Rivoli. C'est en tout cas ce que disent les études. Je dis cela parce que je crois qu'il faut, à ce sujet, se garder d'avoir des positions trop tranchées et trop péremptoires. Ce qui est certain, c'est que dans le complexe des Halles, il y a d'abord la nécessité de conserver les livraisons des boutiques du forum qui se font par le souterrain et naturellement, les accès aux parkings. Il faut donc conserver un certain nombre de trémies, mais la suppression d'une partie de la voirie souterraine va permettre de diminuer le nombre de trémies qui étaient tout de même des contraintes dans l'aménagement urbain, dans la communication entre le jardin et le quartier environnant. Je crois que cela présente un certain nombre d'avantages.

Afin de vous informer complètement, je dois même vous dire, sous le contrôle du précédent président de la Sem Paris Centre, que lors du lancement de l'opération des Halles, il était nécessaire de mettre aux normes cette voirie souterraine, avec des normes aux contraintes extrêmement lourdes, et qu'en réalité, cette mise aux normes de la voirie souterraine aurait entraîné des investissements absolument gigantesques. La question méritait d'être posée : doit-on conserver cette voirie souterraine au centre de Paris ? Je considère que l'objectif affiché par le maire de Paris est un objectif que tous les gens raisonnables doivent partager, c'est ce que l'on finit par faire dans toutes les grandes villes, dans toutes les grandes métropoles : diminuer la pression automobile, c'est un fait, c'est une nécessité. La volonté de faire diminuer la pression automobile est-elle compatible avec la conservation d'une mini autoroute urbaine enterrée au centre de la ville ? C'est une question à laquelle tous les gens raisonnables doivent réfléchir et apporter des réponses. Personnellement, j'assume la position que j'ai défendue et si elle est convergente avec celle du maire de Paris, cela peut arriver et cela prouve qu'il peut y avoir parfois de bonnes convergences. Je considère qu'aujourd'hui le maintien de cette voirie souterraine était injustifié et même une contrainte pour le développement et l'avenir de ce quartier.

Je terminerai en vous disant qu'il m'est arrivé à plusieurs reprises de faire des maraudes de nuit avec Emmaüs ou d'autres associations caritatives. Beaucoup de populations vivaient dans cette voirie souterraine, dans les pires conditions que l'on puisse imaginer. C'était vraiment la lie de la condition humaine, avec des dangers absolument épouvantables pour ces populations. De ce point de vue-là, je ne peux pas vous dire avoir beaucoup de regret à l'égard de la voirie souterraine.

Excusez-moi d'avoir été un peu long, mais je tenais à vous exprimer très complètement ma position.

**Un intervenant** : Pourriez-vous demander à la maréchaussée de faire respecter le Code de la route dans les zones piétonnières des Halles ? Le samedi, c'est infernal, et dans la journée, c'est pareil, les livreurs se mettent partout, notamment rue Rambuteau.

**Dominique HUCHER** : Nous sommes en rapport permanent avec le commissariat du 1<sup>er</sup>, qui est bien conscient du problème.

**Un intervenant** : Ils se promènent beaucoup, mais ils ne verbalisent pas.

**Dominique HUCHER** : Vous devez être quelqu'un de respectueux, donc vous n'êtes pas dans le champ de la verbalisation, mais ils verbalisent. On l'a vérifié, par exemple, dans le cadre de l'opération où l'on a créé certains passages piétons à différents endroits, dont un qui, de temps en temps, n'est pas respecté par du

stationnement illicite. Je vous assure qu'au moins dix procès-verbaux sont établis par jour. La vie est ainsi faite qu'une voiture est verbalisée, une autre vient prendre sa place.

**Un intervenant** : Les voitures vont dans tous les sens.

**Un intervenant** : Quand va fermer l'entrée de la voirie de la rue du Pont Neuf ?

**Jean-François LEGARET** : Celle qui sort sur le Pont Neuf ne fermera pas et je le regrette beaucoup parce que c'est une des pires et elle ne fait pas partie des trémies qui seront supprimées. C'est la plus dangereuse, les voitures qui sortent par l'arrivée du Pont Neuf filent à 80 km/h, c'est épouvantable, mais malheureusement, celle-là est conservée.

**Dominique HUCHER** : La trémie d'entrée sera fermée, je pense, fin 2014.

Y a-t-il d'autres interventions ? (*Non*).

Merci à tous de votre participation et probablement à une autre réunion vers décembre.