

REAMENAGEMENT DU SITE PARISIEN DES HALLES DE PARIS

REUNION D'INFORMATION PUBLIQUE
PRESENTATION DES EVOLUTIONS DU PROJET DU POLE TRANSPORT
ET
PROJET DE CHARTE CHANTIER A FAIBLE IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET NUISANCES LIMITEES

MARDI 18 JANVIER 2011

Sous la présidence de

**Seybah DAGOMA, Présidente de la SemPariSeine,
Adjointe au maire de Paris, chargée de l'économie sociale et solidaire
et conseillère de Paris**

En présence de

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

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

Participants :

Elus

Mairie du 1^{er} arrondissement,
Mme Catherine MATHON
M. Franck BOUNIOL

**Assistant parlementaire de Martine Billard,
députée de Paris**
M. Thomas GIRY

Associations

Association Accomplir

M. Gilles POURBAIX
Mme Anne IACINO
Mme Elisabeth BOURGUINAT
M. Bernard BLOT

Association Chandanse des sourds

M. Alban LEDUC
M. Maati EL HACHIMI

Association « La clairière forum »

Mme Clotilde MERCIER
M. Alban BEAUFILS
Mme Lucie PICARD
Mme Juliana HAVRE
M. Bruno RENE-BAZIN

GIE des commerçants du Forum

M. André LABORDE

Association de défense des Riverains

« Chatelet Les Halles »
M. Jacques CHAVONNET

Association Chadhal

Mme Isabelle LE DORÉ

**Amicale des locataires du 118, rue
Rambuteau**

Mme Barbara BLOT

Association Curiositas
Mme Paule CHAMPETIER de RIBES

Association Vivre aux Halles
Mme Françoise THOMAS

Conseillers de quartier

Conseil de Quartier des Halles

M. Alain LE GARREC
Mme Françoise FILOCHE

Autres participants

Agence Berger & Anziutti

M. Mathieu ANDRIEU

SemPariSeine

M. Geoffrey ALBIN
M. Fabrice HEIM
M. Robin POULAT

RATP

M. Frédéric DUPOUY
Mme Valérie GEBURTIG
M. Paul COIRON
M. Yann LEBRAS

Setec organisation

M. Julien FRANCHINI

OUR

M. Damien SCHMITZ

Forum des Images

M. Jean-François ROUDOT

Pomme de pain

M. Nicolas CAPON
M. Fabrice SILVAN

Agnès B

Mme Chloé SAILLARD

Maison du Geste et de l'Image

M. Francis JOLLY

PLIE

Mme Lamine SAKHO
Mme Danièle PREMEH

AFC

M. Jean FOUQUET-LAPAR
M. Jean BOUTTEAU

Qualité sécurité autour de St-Eustache

M. Jean POYET

Semaphores Territoires

M. Stéphane PICQUAND

SHPH – Novotel

M. Eric DOBLER

Café « Au père tranquille »

M. Xavier GARDES

La Banque de l'Image

M. Munir QUADER
Mme Simone SCHNEIDER

Riverains - particuliers

M. André GODIN
M. Giovanni SLAVIERO
Mme Laurence GIEL
M. Gérard GRANDVALET
Mme Annie MANCINI
M. Henri ADDA
M. Gaël ROSSY
Mme Hélène CHAGNOT
M. WANG Jianwu
M. Tchekfei KING
M. Julien MARCELLE
Mme Anne GADET
Mme Claudie LOUBERSAC
M. Pierre GONFREVILLE
M. Kristophe CABLIMON
Mme Josette MOINET
Mme Julienne CURTIL
Mme Anne-Marie DEROCLE
Mme Evelyne PERREY-PLANCHE
Mme Françoise DURAND-BOSSU
Mme Hélène GONIN
M. René PLOUIN
M. Jacques THERASSE

Seybah DAGOMA, Présidente de la SemPariSeine, Adjointe au maire de Paris, chargée de l'économie sociale et solidaire et conseillère de Paris : [...] précisément, je remercie M. Chavonnet pour son impulsion dans cette affaire. Je vous rappelle juste qu'il y a une grande exposition, où vous aurez l'occasion de voir le site au Pavillon de l'Arsenal jusqu'au 6 mars. Je ne vais pas intervenir plus longuement, mais juste demander qu'on lance le film du projet.

(Projection du film du projet).

Seybah DAGOMA : Conformément à ce qui était prévu dans l'invitation que vous avez tous reçue, nous allons parler successivement de trois choses :

- D'abord une information sur les évolutions du projet du Pôle Transport. La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre RATP feront cette présentation.
- Ensuite, nous allons vous présenter un projet de charte chantier, qui a été élaboré avec certains d'entre vous dans la salle. Avant de finaliser cette charte et qu'elle soit signée, nous avons convenu, avec les gens avec qui nous avons travaillé, qu'il fallait la montrer à chacun pour intégrer d'éventuelles idées qui auraient été oubliées.
- Enfin, nous vous présenterons les travaux qui vont se dérouler, essentiellement à partir de 2011.

Il y aura ensuite une séance de questions/réponses avec les personnes qui vous feront les exposés.

Je vous propose de passer maintenant la parole à la RATP.

Frédéric DUPOUY, Directeur de l'agence pour le développement de Paris de la RATP : À mes côtés, Valérie Geburtig qui est chef de projets pour la RATP et Paul Coiron qui travaille sur le projet pour la RATP avec nous.

Nous étions venus vous voir lors de l'enquête publique, il y a environ un an. L'enquête publique s'est déroulée conformément à la loi. La commission d'enquête a remis son rapport au tout début de l'été 2010. Son rapport était très favorable au projet de transport -je parle évidemment de la partie transport du projet de réaménagement de Châtelet - Les Halles-, sans réserve et avec quelques observations sur lesquelles la ville de Paris et le STIF ont répondu.

Je vais passer directement la parole à Mathieu Andrieu qui travaille auprès de Patrick Berger et Jacques Anziutti qui sont certes les architectes de la Canopée, mais également, les architectes qui travaillent sur le réaménagement du Pôle Transport de Châtelet - Les Halles.

Mathieu ANDRIEU, Agence BERGER & ANZIUTTI : Bonsoir. Je vais vous présenter les dernières évolutions. Nous sommes actuellement toujours en phase d'études. Celles-ci se poursuivront, grosso modo, jusqu'à la fin de l'année. Nous abordons aujourd'hui une phase de détails, mais ce qui vous est présenté correspond au permis de construire.

Ce premier dessin de Patrick Berger est un dessin ancien, qui date de décembre 2008, lorsque nous avons commencé à travailler sur ce projet et qui nous aide à replacer un peu le Pôle Transport en perspective sur l'ensemble du site. Châtelet - Les Halles va de la Seine, à droite de l'écran, à Saint-Eustache. Ce sont près de 500 mètres. Pour vous donner l'échelle, c'est la dimension du Louvre. C'est considérable. Ce sont cinq lignes de métro et trois de RER. En termes de concentration de transports, on n'a quasiment pas d'équivalent au monde.

Ce pôle s'est constitué petit à petit au fil des ans. Nous avons aujourd'hui un manque de cohérence d'ensemble. Nous avons du mal à nous orienter. Les stations sont le plus souvent positionnées sous les rues et les couloirs pour les relier ont été placés de façon résiduelle, où on pouvait les mettre. Un des objectifs du projet est de rendre tout cela homogène. Cela ne veut pas dire que les architectes vont détruire tout jusqu'à la Seine. En revanche, par quelques artifices, un traitement architectural, mais aussi un traitement

signalétique, nous allons essayer de prendre l'utilisateur par la main et faire en sorte que la pratique de ce pôle soit la moins angoissante possible.

Nous avons quatre ensembles : Châtelet, Rivoli, Saint-Honoré et La place Carrée, emplacement de la future Canopée.

Châtelet - Rivoli : bien identifiés par des repères en surface comme la colonne Napoléon ou la Tour Saint-Jacques, qui aident l'utilisateur à s'orienter.

Saint-Honoré : la rue, la Place Marguerite de Navarre, représentés par le cercle jaune au centre de l'écran.

Le client, la RATP, demande la construction d'un nouvel accès direct -c'est une nouveauté par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui- qui ne traverse pas le Forum des Halles. C'est-à-dire la possibilité d'accéder au RER sans passer par les espaces commerciaux.

Et évidemment, avec la place Carrée, le patio, le forum des Halles à proprement parler.

Notre zone d'intervention est circonscrite au Forum des Halles et à la Place Marguerite de Navarre.

D'où partons-nous ? Regardons la salle d'échanges, ce qu'on appelle le Flipper, à chacun sa dénomination. C'est un endroit qui était assez clair lors de l'ouverture du Forum, il y a maintenant plus de 30 ans, mais qui depuis, par une série d'ajouts, a perdu sa cohérence initiale. Il faut faire un effort, les plans sont assez compliqués. Pour vous repérer, en haut de l'image, au centre, vous voyez la Porte Lescot. Pour ceux qui connaissent le Forum, nous avons ici « Photo service » et par là, on va à la FNAC, depuis le RER. En bas à gauche, la Place Carrée, donc là, on va vers le nouveau Forum et notamment UGC Ciné ou la Bourse du Commerce. En bas à droite, le couloir de correspondance. Vous connaissez ces grands tapis roulants qui font 150 mètres de long et qui nous amènent vers Rivoli, avec le couloir de la Ferronnerie, c'est-à-dire ce couloir qui nous mène vers la ligne 14 avec les croisements entre les usagers métro et les usagers RER. J'y reviendrai plus tard, nous allons essayer de résoudre un problème important de croisement de flux.

Dans la salle : C'est la place Sainte-Opportune ?

Mathieu ANDRIEU : Elle est un peu plus loin. Elle est à droite du plan, dans le vide. Je reviendrai au plan général, si vous le souhaitez.

Quand je parle de salle d'échanges embouteillée, vous voyez ce plan un peu étonnant. Nous n'avons ni vue ni perspective, et donc l'obligation de s'en remettre à la signalétique pour s'orienter dans cet espace. Au final, les gens ne se perdent pas, ils trouvent leur chemin, par contre ce n'est pas très agréable parce qu'ils sont obligés de suivre les panneaux les uns après les autres. Il se trouve que partout dans la salle, l'offre de transports est inscrite au plafond. Un des objectifs de notre projet est de faire en sorte que les gens se responsabilisent, qu'ils puissent s'orienter par eux-mêmes en sous-sol.

Le même niveau, en projet état final. Par rapport à la configuration précédente, l'ensemble de la salle d'échanges est dégagé sur quasiment 160 mètres de long, avec des vues, toujours pour se repérer. En gros, nous sommes en train de transposer la géométrie des quais au niveau supérieur. La ligne que j'indique avec ma souris est le passage des RER qui passent entre les poteaux. C'est clair, cela nous simplifie le travail et nous permet de dégager la salle.

Deuxième élément de l'intervention : la création d'une galerie latérale sur la partie ouest de la salle d'échanges, le nord étant à gauche de l'image. C'est une galerie piétonne qui nous permet de distribuer et d'améliorer considérablement la gestion des flux à l'intérieur de la salle d'échanges, et qui mène, en bas à droite de l'image, vers la nouvelle sortie Saint-honoré dont je vous parlais tout à l'heure. Ici, ce que nous allons appeler un seuil, le dévoiement du couloir de la Ferronnerie. Nous allons condamner cette partie et les usagers des lignes 4 et 14 ne seront plus amenés à rencontrer les usagers des lignes 1, 7 et 11. Ce principe de distinction des flux va être systématisé dans l'ensemble de l'intervention.

Deux nouveaux accès vont être créés : l'accès Rambuteau et l'accès Berger. Ce sont des prolongements d'accès, escalators et escaliers, qui existent aujourd'hui, mais qui s'arrêtent au niveau - 3. Nous allons les

descendre jusqu'au niveau - 4 pour améliorer non seulement la distribution des espaces transports, mais aussi l'évacuation du public en cas de sinistre.

Un gros point du projet porte sur l'accessibilité et le prolongement d'ascenseurs handicapés prévus dans le cadre du réaménagement du Forum sur Lescot, sur Place Carrée et sur Saint-honoré. C'est-à-dire les trois accès principaux sont accessibles. Ces ascenseurs sont l'équivalent des ascenseurs actuels que l'on trouve rue de la Ferronnerie à côté de la place Marguerite de Navarre. Ils sont simplement deux fois plus gros et mieux placés.

Pour vous donner une échelle, parce que ce sont des choses de dimensions très importantes, nous allons avoir une salle d'échanges qui va faire quasiment 80 mètres de large par 160 mètres. De poteau à poteau, nous avons une vingtaine de mètres.

Dans la salle : Faites attention à ne pas mettre les panneaux trop haut, que l'on puisse les lire à un mètre. Je ne suis pas grande et je ne peux jamais lire les cartes de la RATP, ils sont toujours au plafond !

Mathieu ANDRIEU : La RATP a toute une série de normes que nous, architectes, sommes tenus de respecter. Ces normes prennent en compte aujourd'hui ces questions d'accessibilité et de visibilité.

Dans la salle : Des gens sont petits !

Mathieu ANDRIEU : Tout à fait ! Nous redescendons notamment tous les interphones.

Pour revenir au Pôle à proprement parler et donner l'échelle de l'intervention, du niveau d'équerre en bas de l'image au sommet de la Canopée, il y a une quarantaine de mètres, ce qui représente le Centre Georges Pompidou. Il faut imaginer que l'on a une mille-feuille avec une gare, un centre commercial, un centre culturel semi-enterré. C'est considérable. A gauche de l'image, ce que nous allons appeler le flux Saint-honoré, en tout cas la nouvelle sortie Place Marguerite de Navarre, avec cette liaison directe dont je parlais, des escalators de la ville au Forum commercial, puis du Forum à la gare.

Le nouvel édicule Saint-honoré.

Nous avons travaillé depuis le schéma de principe. Aujourd'hui, la forme que l'on va bâtir évolue. Vous avez peut-être vu sur l'image précédente une forme jaune. Nous la retrouvons ici. C'est évidemment un symbole. Pour commencer, un avant/après. À gauche de l'image, la situation existante. Vous avez cette sortie voirie du Forum des Halles qui n'est pas très heureuse et la rampe d'accès au parking de l'hôtel Novotel. Cette place, de fait, n'en est pas une. Ce n'est même pas vraiment un carrefour. C'est un mur, une rupture de continuité piétonne importante entre la rue Saint-honoré et la rue des Innocents. Nous allons essayer, dans le cadre du projet voirie mené par la ville de Paris, de retrouver des continuités.

À droite le projet avec un dégagement et la création de l'accès à proprement parler en faisant attention de permettre à l'usager piéton de tourner autour. Il ne s'agit pas de construire un nouveau mur, mais de faire un objet dans une place. Ces propositions, c'est le réaménagement de la voirie par la ville de Paris. L'agence Berger & Anzuitti qui travaille avec la RATP ne s'occupe évidemment que de cette partie du projet avec les ascenseurs dont je parlais tout à l'heure. L'édicule est de taille : en hauteur, nous avons 7,40 mètres à l'écran. Il est plus long, un peu moins d'une trentaine de mètres par 15 mètres de large. Cette largeur n'est pas le choix des architectes, c'est une donnée programme. Ce sont les pompiers qui le veulent. Ce sont deux escaliers de 3 mètres de large et 4 escalators, donc une distribution et un accès simplifié.

Quand on regarde ce qui se passe en sous-sol, à gauche vous avez un plan bizarre qui superpose tous les niveaux. On a les escalators dont je viens de parler. Un premier palier intermédiaire qui va permettre à l'usager de s'orienter avant de pratiquer une double hauteur pour descendre à ce que l'on appelle le S4, le niveau réel de la salle d'échanges. On voit une connexion avec les mailles commerciales du Forum. Le niveau - 3 est le niveau de la Place Basse actuelle, pour ceux qui connaissent le site.

En coupe, nous allons chercher à diviser à nouveau cette grande descente qui a quasiment 13 mètres de dénivelé. Il ne s'agit pas de faire un puits vertigineux, mais de trouver une échelle humaine, en tout cas la plus petite possible, à cet ensemble qui sinon pourrait être très monumental, voire trop monumental. Une

double hauteur qui n'était pas une donnée programme et qui est quelque chose que l'on introduit. Vous parliez tout à l'heure de la hauteur sous plafond dans la salle d'échanges. Elle est aujourd'hui de 3 mètres, c'est-à-dire très limitée. Les architectes n'ont pas le pouvoir de relever les plafonds. Partout où nous le pouvons, nous allons essayer de donner un peu d'air pour décongestionner tout cela et notamment, avant la sortie, nous allons essayer de ramener le plus d'air possible. Je vous montrerai cela en image.

Nous allons faire un petit retour à l'extérieur. Cela a déjà été présenté dans le film. J'y reviens rapidement. Vous pouvez voir la continuité de la rue Saint-honoré, la rue de la Ferronnerie, les nouveaux ascenseurs, l'édicule proprement dit. Cet édicule est une voûte, une coque translucide qui est aujourd'hui conçue en carreaux de verre. Les voûtes traditionnelles du début du siècle sont des carrés de verre avec du ciment et une armature métallique. C'est quelque chose d'empirique. C'est une technologie que nous connaissons et que nous allons simplement envoyer à une échelle qui, jusque-là, n'a jamais été testée.

Cet édicule est avant tout un signal. Il s'agit de montrer en surface la présence de la gare. Aujourd'hui, tout est enterré, on ne sait pas que sous nos pieds il y a trois lignes de RER. C'est une façon pour le réseau transports de se donner à lire sur la ville.

Sur la vue inversée, on voit cette voûte du métro qui sort à l'extérieur.

Dans la salle : Le piéton devra contourner tout cela ?

Mathieu ANDRIEU : Le piéton contourne tout cela. Il faut préciser que la situation s'améliore considérablement par rapport à la situation existante. Vous avez vu cette forme en triangle, qui n'est pas une vue de l'esprit, mais qui sert à accompagner la forme de la voirie justement pour dégager le maximum de surface possible pour le piéton.

La vue du dessous est assez étonnante. Notre objectif est de permettre aux gens de s'orienter, mais surtout de décongestionner les espaces du sous-sol et donc travailler les matériaux de façon à ce que la lumière puisse descendre le plus bas possible. C'est une voûte translucide.

En sous-sol, vous connaissez les carrelages traditionnels de la RATP. C'est quelque chose qui nous plaît beaucoup et que nous allons essayer de réinterpréter d'une façon un peu plus contemporaine, de façon réfléchissante. Ce sont ces jeux de lumières que vous voyez sur l'image. Ce ne sont pas les bonnes couleurs. Les bonnes couleurs sont à ma gauche. Nous ne cherchons pas des teintes bleues, mais plutôt des teintes chaudes, colorées.

Pour conclure, une série de perspectives. C'est une redite plus précise des images produites avec le film.

La salle d'échanges : je reviens sur le principe de l'alignement. Voici un plan de plafond, c'est un plan de luminaire. Ces grands alignements vont donner des allées dans lesquelles les usagers vont s'orienter et le principe de la signalétique avec, en haut à droite de l'écran, la volonté de hiérarchiser tout cela. Il y a des panneaux dans tous les sens. Nous allons essayer de cadrer pour qu'instinctivement les usagers sachent qu'ils sont dans telle direction et qu'il va y avoir un panneau à tel endroit. La signalétique directionnelle est en blanc, en haut à droite de l'image : RER A, B et D. C'est blanc, au plafond et horizontal. La signalétique de sortie est bleue -c'est un code RATP que nous reconduisons, bien entendu- sur les poteaux, en vertical.

Troisième intention : la macro signalétique. C'est quelque chose que vous avez peut-être déjà vu dans les aéroports ou même dans les parkings. Pour retrouver sa voiture facilement, on travaille à l'échelle du mur et pas seulement du panneau. Nous allons introduire cela dans la salle d'échanges : ce sont les D, les A, et les B un peu plus loin sur l'image.

Vous avez vu sur les plans tout à l'heure, ces structures rondes au centre de la pièce. Ces structures s'appellent des lunules. Nous en ferons, comme c'est le cas actuellement, des kiosques c'est-à-dire des petits espaces de vente.

Les quais seront également retravaillés. Vous retrouvez le carrelage de verre brillant dont je parlais tout à l'heure en surface. C'est un matériau qui va nous accompagner dans tout le pôle, qui donnera sa cohérence au projet et puis la volonté, dès qu'on le peut, d'augmenter la hauteur sous plafond. Dans les quais, de

mémoire, on doit avoir 2,80 mètres au dessus de la tête. C'est très peu compte tenu de l'importance des flux dans ces espaces. Nous avons trouvé, à proximité des escalators, la possibilité de gagner un mètre. Cela se justifie pour donner de l'air et aussi pour donner à lire le plus rapidement possible la salle d'échanges. Nous rencontrons tous le problème, quand nous sortons des RER, de trouver la sortie qui est forcément masquée par ces espèces de massifs qui les encadrent pour des questions structurelles et de sécurité. En remontant le faux plafond, on va les lire en amont et en cas d'évacuation, c'est très important.

Dans la salle : Y a-t-il des bancs pour s'asseoir ?

Mathieu ANDRIEU : Il y a toute une série de bancs, de sièges, qui sont prévus, qui seront redessinés en partie au niveau des quais.

Une dernière image pour conclure. Il s'agit de la galerie latérale. J'ai parlé tout à l'heure des accès secondaires, à gauche l'accès Berger. Cette galerie latérale sera bordée de boutiques de surfaces limitées pour l'animer.

Je vous remercie.

Seybah DAGOMA : Nous allons passer aux questions dans la salle.

Une intervenante : Vous gardez toute la partie souterraine des voitures ? L'entrée que vous présentez comme une espèce de mini Canopée, est à gauche de la rue où il y a un souterrain avec quatre sorties différentes pour les voitures. Est-ce conservé ? C'est l'accès au souterrain que l'on voit à droite ?

Mathieu ANDRIEU : On voit deux voies : la rue des Halles qui se retourne sur la rue Saint-honoré et la sortie de la voirie et l'accès au parking de l'hôtel Novotel au niveau -1.

Dans la salle : Et cela ressort rue du Louvre ? Où est-ce que cela ressort ?

Mathieu ANDRIEU : C'est une sortie. Excusez-moi, ce n'est pas ma partie du projet !

Dominique HUCHER, SemPariSeine : Aujourd'hui, vous avez une grande trémie qui est à la fois une entrée et une sortie de la voie souterraine. C'est assez large, et cela vient à peu près jusqu'à l'immeuble qui abrite notamment le CNES. Une idée forte du projet est de redonner cette place aux piétons, de recréer une liaison dans l'axe de la rue Saint-honoré qui n'existe pas aujourd'hui. Cette trémie ne sera plus qu'une entrée. Il n'y aura plus qu'une file de circulation au lieu de deux comme aujourd'hui et de plus l'endroit où cette trémie plonge dans la voirie souterraine sera rapproché de la rue de Rivoli pour dégager tout cet espace pour les piétons.

Seybah DAGOMA : Question suivante.

Dans la salle : Vous condamnez la sortie ?

Une intervenante : Je suis une usagère fréquente de la station Châtelet – Les Halles, et je dois dire que tout ceci est bien, mais à condition qu'il y ait un respect, une très grande exigence du fonctionnement des équipements RATP et de la ponctualité des arrivées.

Hier, je suis arrivée sur le RER A venant de la gare de Lyon. Il avait dix minutes de retard. Je me suis donc trouvée au moment où d'autres personnes venaient d'un autre RER. Je voulais sortir rue Rambuteau. Pendant plusieurs minutes, nous n'avons pas pu ni avancer ni reculer. Nous étions complètement bloqués parce que la masse des voyageurs était plus importante que s'il n'y avait pas eu ce retard. D'un autre côté, le 31 décembre il n'y avait aucun escalator qui fonctionnait au niveau de la ligne 14 pour rejoindre le RER A.

Vous dites qu'il faut faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, mais tout le monde n'est pas forcément en fauteuil roulant. On s'apprête à prendre les escalators, ils ne fonctionnent pas. C'est inadmissible. Il faut vraiment avoir de grandes exigences vis-à-vis de la RATP pour que constamment les équipements fonctionnent pendant toutes les heures d'ouverture et du service RATP.

Dans la salle : Il n'y a pas beaucoup d'ascenseurs. Il y en a trois.

Seybah DAGOMA : Question suivante.

Un intervenant : Bonsoir. Merci pour l'exposé. Je vais peut-être m'adresser à l'intervenant. Jusqu'à quel niveau la lumière du jour va-t-elle descendre ? Nous avons bien compris qu'au niveau des RER actuels cela paraît compliqué, mais nous avons du mal à voir, au niveau des échangeurs ou au niveau intermédiaire, jusqu'où la lumière descend.

Une question de détail également qui est un peu en lien avec la précédente : il y a des petits murets qui encadrent la sortie à Saint-honoré. Cela crée une rupture de piétons. Accessoirement au bâtiment du CNES, il y a aussi des espèces de petits couloirs sordides qui relient Les Halles à la Place Marguerite de Navarre. Est-il prévu quelque chose dans le projet ou est-ce que cela appartient au CNES et que du coup ils ne feront rien ?

Mathieu ANDRIEU : Vous posez plusieurs questions. Je vais répondre sur la partie architecturale qui concerne le Pôle Transport. Nous n'arriverons pas à mettre de lumière naturelle dans la gare. Nous avons essayé. Nous avons voulu faire des trous partout, ce n'était pas possible. Nous avons de la lumière naturelle dans l'accès. C'est ce que l'on voit sur la perspective. C'est un volume généreux, une couverture translucide -nous ne cherchons pas à être transparents à tout prix- et un matériau qui va nous permettre, avec des réflexions, de descendre la lumière. L'objectif est que l'on ait cette sensation plus tôt, en amont. Cela vaut pour la lumière, mais aussi, par exemple, s'il fait froid dehors, qu'il y ait un petit courant d'air au niveau de la salle d'échanges -ce sera évidemment contrôlé et cela ne va pas nous décoiffer !- s'il y a cette perception de l'extérieur le plus tôt possible, nous aurons réussi notre affaire.

Seybah DAGOMA : Question suivante. Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît ?

Un intervenant : J'ai une question par rapport à la rue des Halles. J'ai pris votre fascicule à l'entrée et d'après la cartographie du secteur piétonnier, après, la rue des Halles sera piétonne. Vous en faites aussi une entrée ?

Seybah DAGOMA : Question suivante ?

Dans la salle : On pourrait lui répondre !

Seybah DAGOMA : Ils répondront après. Nous allons prendre une deuxième question et M. HUCHER répondra.

Dans la salle : Il y a déjà des questions auxquelles on n'a pas répondu. Il vaut mieux répondre à toutes les questions au fur et à mesure.

Seybah DAGOMA : Question suivante ?

Un intervenant : Peut-être n'ai-je pas entendu. Sur quelle période les travaux doivent-ils s'étendre ? Quelles sont les mesures qui ont été prévues pour faciliter la vie des usagers ?

Seybah DAGOMA : Merci.

Paul COIRON, RATP : Je vais laisser la ville de Paris répondre aux questions sur les secteurs piétonniers parce que là nous sommes en dehors du périmètre transport.

Sur les exigences de ponctualité des RER, aujourd'hui nous travaillons avec le STIF sur des schémas directeurs d'amélioration des lignes. La SNCF travaille sur l'amélioration de la ligne C et la ligne D du RER. La RATP travaille également sur la ligne B du RER et sur la ligne A pour ces mêmes problèmes. La ligne A, vous le savez sûrement, est une ligne qui est aujourd'hui saturée. C'est une ligne qui dépasse le million de voyageurs par jour sur environ 200 jours par an -ce qui n'était pas le cas il y a ne serait-ce que cinq ans- puisqu'à cette époque nous étions à peine à quelques jours par an de ce que nous appelons « le millionnaire par jour », c'est-à-dire le nombre de voyageurs transportés. Par ailleurs, il y a un projet que vous connaissez tous, le projet de Grand Paris ou Arc Express qui sont actuellement débattus. Ces projets visent à désaturer le cœur de Paris, le réseau de métro, le réseau de RER, en particulier la ligne A. Sans attendre, le STIF et la

RATP vont mettre en place des rames à deux niveaux. Dès cette année, nous aurons les toutes premières rames à deux niveaux qui ont été commandées et qui arriveront sur la ligne A du RER. Nous espérons que cet élément améliorera les choses.

Concernant les escalators en panne, cela peut arriver, je ne peux pas dire le contraire. Ce sont des escaliers mécaniques qui sont soumis à des contraintes assez fortes puisqu'ils fonctionnent, normalement, 7J/7, 365 jours par an avec une amplitude très importante, de 5 h du matin à 1 h du matin. Il peut arriver que les escaliers mécaniques soient en panne.

Sur le projet, nous avons des exigences en matière de disponibilité des ascenseurs qui sont très fortes, vous l'imaginez, et notamment pour les ascenseurs qui sont sur le puits Saint-honoré, qui sera un des puits d'accès des voyageurs les plus importants de la gare. Concernant les périodes de travaux, je vais passer la parole à Valérie GEBURTIG.

Valérie GEBURTIG, Chef de Projet RATP : Concernant les périodes de travaux sur la place Marguerite de Navarre : les travaux doivent commencer pour le projet transport fin 2012 et nous avons un prévisionnel de trois ans de travaux.

Seybah DAGOMA : Monsieur LEGARET quelques mots sur les débats sur Arc Express au Conseil régional ?

Dans la salle : Répondez aux questions !

Dans la salle : Je peux poser une question ?

Jean-François LEGARET, Maire du 1er arrondissement : Répondez peut-être d'abord à toutes les questions et nous ferons une deuxième série de questions après.

Gilles POURBAIX : Puis-je poser une question ?

Une intervenante dans la salle : Je voulais féliciter la RATP pour ses bus. Autrefois, j'allais à la gare de Lyon avec le A. J'ai abandonné. C'était beaucoup trop long. Je prends le 20 et je suis à la gare de Lyon rapidement. Le 20 est toutes les deux minutes de 6 h du matin à minuit. Les bus sont formidables. Le métro c'est de la m... (*Rires.*)

Dominique HUCHER : Je vais répondre aux deux questions qui ont été posées sur la rue des Halles. Une première question venait de quelqu'un qui s'interrogeait sur la raison de la suppression d'une sortie de la voirie souterraine par les rues de Halles et comment tout cela est cohérent.

Actuellement, l'ensemble de la voirie souterraine des Halles, est une espèce de grand cercle qui permet de tourner en souterrain avec quatre entrées et cinq sorties. Un des objectifs du projet est de sortir le trafic de transit du quartier. Quand cela a été conçu dans les années 70, cela permettait, par exemple, à quelqu'un qui trouvait le boulevard Sébastopol un peu embouteillé, de l'éviter en passant en souterrain sous les Halles et de rejoindre par la rue Turbigo le boulevard Sébastopol un peu plus loin. Cela générait du trafic dans certaines rues du quartier. Il a donc été souhaité de sortir ce trafic de transit de ce quartier. Le projet prévoit à terme que l'on passe de quatre entrées dans la voirie souterraine à seulement deux, et que l'on passe de cinq sorties à trois sorties. Parmi les sorties, il y a notamment la sortie de la rue des Halles, qui se trouvait ici, qui est supprimée. À cet endroit, il n'y aura plus qu'une entrée.

La deuxième question qui a été posée est la question de la piétonisation de la rue des Halles. Aujourd'hui, la rue des Halles est à double sens. À son extrémité, il y a une entrée/sortie dans la voirie souterraine. Comme il n'y aura plus qu'une sortie, il y aura beaucoup moins de trafic sur la rue des Halles. L'idée est, sur une partie de son parcours, de restreindre la largeur réservée aux automobiles pour élargir la partie réservée aux piétons. Et sur la partie terminale, vers la rue de Rivoli, de carrément la piétonniser.

En toute logique, comme on espère que beaucoup d'usagers vont entrer et sortir de la gare par le nouvel accès qui est créé Place Marguerite de Navarre, cela va gérer de nouveaux flux piétons vers la rue de Rivoli. Il faut donc offrir à ces flux piétons un cheminement confortable. C'est l'objet de l'aménagement de la rue

des Halles. Tout cela est en cours d'études de détails et nous vous proposerons dans des réunions futures de vous exposer les petites évolutions envisageables pour bien caler toutes ces questions d'aménagements urbains, parce qu'il faut après penser au stationnement des livraisons de commerçants, au stationnement des vélos, aux stations Vélib', aux stationnements des particuliers.

Dans la salle : Est-ce qu'à l'occasion de ces travaux vous allez mettre des supports pour que les maisons ne tremblent pas au passage du RER. Ma maison tremble à chaque RER. Je sais à quelle heure ils démarrent ! Allez-vous conforter ces structures ? Toutes les maisons tremblent.

Paul COIRON : Je vais répondre à la question de Monsieur, tout à l'heure, sur les mesures pour faciliter la vie des riverains. Il y a deux éléments. D'abord la gare et le centre commercial resteront ouverts pendant toute la durée du chantier. Les accès actuels à la gare continueront d'être utilisables. Les correspondances pourront continuer de se faire, évidemment. Il y a tout un travail qui a été mené avec SEM ParisSeine et la ville de Paris justement sur la minimisation des nuisances et cela va faire l'objet d'un exposé à la fin des questions sur le projet transport. C'est une vaste question à laquelle nous allons répondre ensuite dans le détail.

Jean-François LEGARET, Maire du 1ER Arrondissement : Je trouve bien que nous commençons le débat de ce soir en parlant du pôle transport. C'est la première fois que nous le faisons. En général, ou bien on n'en parle pas ou bien on en parle en toute fin de réunion. Je considère, comme beaucoup d'entre vous, que le pôle transport en termes d'utilité publique est l'élément majeur de ce projet de rénovation des Halles et jusqu'à présent nous n'en avons pas suffisamment parlé. Je remercie les organisateurs de cette réunion de l'avoir organisée de cette manière. Je remercie la RATP de répondre aux questions. En ce qui me concerne, j'approuve le choix qui a été fait par la RATP de désigner l'agence Berger & Anziutti pour les aménagements intérieurs. Je trouve qu'il y a une réflexion architecturale. C'est très difficile. Ce sont des espaces très contraints. On ne peut pas augmenter les hauteurs de plafond. Je crois qu'ils ont fait des petits miracles pour essayer de gagner quelques hauteurs, et en jouant beaucoup sur les éclairages, sur les ambiances. Cela change incontestablement la configuration.

Le film est magnifique. Pas complètement réaliste parce qu'on y voit pas grand monde dans ce pôle transport ! En général, à toute heure du jour, l'influence est plus grande, et comme vous l'avez dit, si les projets aboutissent sur le Grand Paris, ce qui est tout de même en train d'évoluer très favorablement puisqu'un accord est en train de progresser dans le bon sens entre l'État et les responsables de la région. Cela va se faire, à mon avis. Ce sera un renforcement des flux sur le centre de Paris et sur le pôle d'échanges. C'est d'autant plus important, et je crois que l'on insiste jamais suffisamment sur le rôle de cette nouvelle sortie Marguerite de Navarre qui va donc permettre de fluidifier les accès et les sorties au pôle transport et qui va, en plus, orienter les accès sorties vers le sud, c'est-à-dire vers la rue de Rivoli, vers la Seine, vers la future Samaritaine. Cela change incontestablement l'ensemble des circulations. C'est la raison pour laquelle j'avais manifesté le souhait, dès que l'on a commencé à parler de sortie Marguerite de Navarre que l'on réfléchisse dès à présent sur la requalification urbaine des voies d'accès.

Ce que l'on nous dit sur la rue des Halles, c'est bien. Je suis assez d'accord, en tout cas avec la réflexion qui est proposée, mais je pense par ailleurs que ces rues, perpendiculaires à l'axe Rivoli -c'est-à-dire la rue du Pont-Neuf, la rue des Bourdonnais, rue des Déchargeurs, rue des Lavandières Sainte-Opportune- sont des rues qui aujourd'hui ne sont absolument pas adaptées pour recevoir des flux piétonniers beaucoup plus importants. Je suis convaincu qu'il faudra que les services de l'urbanisme de l'APUR y réfléchissent. J'aimerais que l'on puisse avoir des réflexions en liaison avec la RATP, dès à présent. Il faut anticiper : anticiper sur le renforcement d'utilisation du pôle transport, anticiper sur l'interconnexion Grand Paris au centre de la ville et de l'agglomération, ce qui va de soi. Et que l'on puisse avoir des ouvertures urbaines par ces différents axes qui aujourd'hui sont très difficiles à imaginer.

Personnellement, je crois qu'il est bien d'alléger la voirie souterraine. J'avais suggéré que l'on envisage même la suppression totale de la voirie souterraine en tant que mini autoroute urbaine. Il va de soi qu'il faut conserver des accès aux livraisons du Forum, au parking, etc., mais des études faites par la direction de la voirie démontrent qu'en réalité il passe relativement peu de voitures dans cette voirie souterraine. C'est la raison pour laquelle ceux qui passent en voiture à cet endroit éprouvent une courte griserie quand ils sont

dans les embouteillages. Ils se mettent à tourner un peu plus vite, mais en réalité, ils ne vont pas très loin. Le schéma classique est le chauffeur d'une voiture qui est rue de Rivoli, qui vient de l'Hôtel de Ville et qui va vers la Concorde. Il en a assez d'être dans un embouteillage et prend donc la voirie souterraine à cet endroit-là et ressort rue du Louvre. Il tourne à gauche puis à droite dans la rue de Rivoli, là où le carrefour est en croix en permanence et l'afflux de ces voitures, le surnombre qui vient d'utiliser cet itinéraire dit malin en réalité concourt à mettre en croix la rue de Rivoli et à créer l'embouteillage qui les gênait en amont. Des études ont été faites par la voirie et semblent assez convaincantes.

J'exprime un petit regret : finalement, il aurait été préférable, dans le cadre de l'aménagement et de la fluidité pour les piétons que l'on puisse avoir une suppression totale de cette trémie. En tout cas, à l'endroit où elle est, elle est particulièrement disgracieuse, mal placée, contraignante. C'est déjà bien de ne pas avoir à la fois l'entrée et la sortie et c'est bien de l'avoir un peu raccourcie, mais ce qu'il en reste est tout de même toujours assez contraignant.

Je me bornerai à ces quelques observations. Je pense aussi que la question de la signalétique a fait l'objet d'une étude très poussée de la part de la RATP en liaison avec l'agence Berger & Anziutti parce qu'on en avait déjà vu quelques esquisses et c'est très important. Quand on voit la manière dont les choses sont organisées dans le flipper aujourd'hui, c'est totalement incompréhensible. Les gens qui l'utilisent tous les jours savent où entrer et sortir, mais pour quelqu'un qui débarquerait d'une autre planète, il faut reconnaître que c'est presque inutilisable.

Seybah DAGOMA : D'autres questions sur ce sujet ?

Gilles POURBAIX, Association Accomplir : Je voulais juste faire une petite remarque. Il est 19 h. Nous sommes ici pour une réunion d'information sur le chantier et nous n'avons toujours pas parlé du chantier. Tout le monde risque de commencer à s'en aller et nous commencerons à parler du chantier quand nous serons 20 dans la salle. Je poserai ma question plus tard, quand on traitera enfin du sujet de l'ordre du jour de la réunion. Vous avez commencé de façon tout à fait à votre guise, par le dernier point. Dans une réunion, en général, on commence par le premier et non pas par le dernier. Merci.

Jean-François LEGARET : C'est bien pour une fois que le dernier soit le premier. Nous n'avons jamais parlé jusqu'à présent du pôle transport dans les réunions publiques. C'est la première fois qu'on le fait.

André LABORDE, GIE du Forum des Halles : Ma question est pour la RATP. Ce projet me semble tout à fait intéressant. On fait là un beau projet et un beau travail sur les volumes. Nous avons maintenant un projet qui, apparemment, est le cœur de Paris, le cœur de cette métropole avec son nombre de voyageurs. Ce pôle de transport qui est aussi au cœur de Paris, quelle image avez-vous trouvée pour que l'on se rende compte que l'on est à Paris lorsqu'on est à l'intérieur de votre magnifique hall de la Place Carrée ? Parce que je ne vois pas de recherche artistique qui donne un sens à ce que c'est la première place de Paris, au cœur de Paris. Ce très beau travail pourrait être soit à Rio de Janeiro ou à Londres ou à Singapour, mais pour le moment, je ne sens pas vraiment que ce soit un accès du cœur de Paris. Peut-on faire un effort sur ce sujet ? Merci.

Seybah DAGOMA : Une dernière question.

Une intervenante : Bonjour. Je voudrais être rassurée une bonne fois pour toutes. Je suis riveraine, j'habite rue Pierre Lescot du côté Étienne Marcel et je m'arrange toujours pour ne jamais pénétrer dans le Forum pour aller prendre le RER parce que j'ai la hantise d'être en panne avec mes bagages pour remonter le fameux escalator qui est toujours en panne. Je voudrais comprendre si l'accès au centre commercial et l'accès aux transports seront complètement différents. Si vous rentrez le dimanche soir avec vos bagages et que l'escalator est en panne, vous ne pouvez pas vous en sortir. Le reste des escalators est fermé, parce que le centre commercial est fermé. C'est très anxiogène.

Seybah DAGOMA : Je crois qu'il y a une dernière question ?

Un intervenant : Avant de supprimer les trémies, de changer toute la circulation souterraine, il était question de faire des simulations, qui n'ont jamais été faites, et il devait y avoir l'accord de la préfecture de police.

Est-il déjà donné ? Nous ne l'avons pas su.

Supprimer des trémies de cette façon, il est possible que cela se passe bien dans les simulations sur ordinateur, mais je pense que cela va mal se passer. Actuellement, à certaines heures, la rue de Rivoli, la rue du Louvre, la rue Etienne Marcel ou bien d'autres, sont embouteillées. Cela va créer des embouteillages supplémentaires. Il aurait été bien de faire une simulation, ne serait-ce que pendant une semaine. Cela nous aurait dérangés, mais au moins nous aurions su à quoi nous en tenir après les travaux.

Seybah DAGOMA : Merci.

Paul COIRON : Une réponse pour la RATP aux deux premières questions et Dominique, tu complèteras sur la troisième. Pour les accès par ascenseurs et escaliers mécaniques, nous avons une réponse assez simple. Si nous pouvions revoir le plan de la salle d'échanges au niveau - 4 aménagé. Actuellement, pour aller dans la gare RER vous avez un seul ascenseur : le petit ascenseur de la rue de la Ferronnerie qui a été mis en place au moment de la construction de la ligne 14.

Dans le projet, il y aura à terme cinq ascenseurs. Deux qui iront directement de la place Marguerite de Navarre au niveau de la salle d'échanges en desservant le centre commercial au niveau - 3. Ensuite, deux du côté de l'accès Lescot. Ce sont des ascenseurs créés par la ville de Paris dans le cadre de la Canopée et du réaménagement de l'ancien Forum. Ils sont au niveau de la pastille jaune en haut au milieu de la diapositive, donc côté de l'accès Lescot dans la gare. Ensuite, vous aurez un accès côté Place Carrée, un ascenseur qui permettra d'aller du niveau - 4 au niveau - 3, de rejoindre la place Carrée et ensuite d'utiliser les ascenseurs du Forum des Halles pour rejoindre la surface. À terme, vous aurez une grande variabilité par plusieurs points.

(Question hors micro).

Côté Rambuteau il faudra prendre les ascenseurs Lescot et rejoindre la rue de Rambuteau.

C'est une amélioration très significative de l'accessibilité de la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

En termes d'escaliers mécaniques, actuellement la gare est tributaire du Forum des Halles puisque pour accéder à la gare il faut passer par le Forum. À terme, avec le nouvel accès Marguerite de Navarre, il y aura des escaliers mécaniques dédiés à la RATP qui fonctionneront aux horaires de la gare, soit de 4 h 30 à 1 h du matin.

Concernant l'aspect plus philosophico-artistique du cœur de Paris, je laisserais l'architecte compléter. Ce qui nous a séduits dans son projet c'est, notamment sur la place Marguerite de Navarre, l'idée de faire émerger sur la ville une image de la voûte du métro, c'est-à-dire cet édicule en pavé de verre qui reprend la forme de la voûte du métro qui est caractéristique de Paris et du métro parisien. C'est dans ce sens-là que pour nous le projet permet d'ancrer Châtelet – Les Halles au cœur de Paris.

Mathieu ANDRIEU : Pour compléter l'intervention de Paul COIRON, je dirais à une échelle urbaine, la volonté de créer cette connexion directe est un fait très parisien.

Nous avons une continuité d'espace public. Cette galerie latérale, le mot n'est peut-être pas très poétique pour l'instant, disons la création de cette rue intérieure, c'est-à-dire le prolongement de l'espace public dans le sous-sol, généreusement dimensionné, généreusement éclairé, c'est très parisien. C'est la tradition du passage et c'est Paris, ville qui n'est pas clôturée. On n'a pas de Gate comme souvent dans le monde anglo-saxon. C'est une ville que l'on pratique aisément à pied et on poursuit cette idée dans l'espace transports.

Les matériaux : L'échelle du matériau est très importante. Je parlais tout à l'heure de cette icône qu'est déjà devenu le carrelage de la RATP, c'est l'échelle de la main et c'est Paris. Nous allons le réinterpréter d'une façon contemporaine, mais nous allons en garder la mesure. C'est très important. Nous avons cela au mur et au sol, ponctuellement (pas partout parce que nous avons aussi affaire à des questions de budgets) nous allons essayer de retrouver des pavés. À nouveau, c'est un petit module avec une échelle réduite. Nous ne

sommes pas en train de faire un aéroport d'un kilomètre de long. Ce pavé est aussi la tradition parisienne. Que ce soit à l'échelle du pôle ou à l'échelle de l'objet, évidemment, nous nous inscrivons dans cette continuité.

(Une remarque hors micro dans la salle).

Seybah DAGOMA : Nous allons passer à la présentation de la chartre. Monsieur PICQUAND.

Dominique HUCHER : Pour les simulations de trafic, il y a eu effectivement des simulations informatiques qui sont la manière la plus efficace de travailler sur ces sujets-là.

Dans la salle : La moins coûteuse !

Dominique HUCHER : La moins coûteuse et aussi la moins perturbante pour tout le monde. Il y a eu accord de la préfecture de police, qui partage la compétence avec la ville de Paris sur l'ensemble de la voirie parisienne. Cela s'est traduit par différentes autorisations administratives qui ont déjà été signées par le préfet. Dans les semaines et mois à venir, nous poursuivons le travail avec la préfecture de police. Les grands schémas du genre, fermeture de telle entrée ou telle sortie, fermeture du transit, tout cela est maintenant validé. Par contre, il reste des tas de détails à valider, comme le nombre de voies sur chaque carrefour, avec des feux tricolores, les cycles de feux, combien on donne de secondes de passage à un sens. Combien à un autre. Tout cela est très important pour assurer la fluidité du trafic optimum. C'est en cours d'études et fera l'objet de présentations lors de réunions à venir.

Stéphane PICQUAND, Sémaphores Territoires : Bonsoir. Je vais vous parler de la chartre chantier qui est un préalable pour parler du chantier en lui-même.

J'appartiens au Cabinet Sémaphores qui a été missionné par SEM PariSeine comme assistant en maîtrise d'ouvrage en développement durable. Nous avons trois grandes missions :

- Le pilotage de l'élaboration de la chartre.
- Assister SEM PariSeine dans le choix des entreprises de construction et des intervenants sur le chantier au regard du développement durable
- L'Accompagnement et le suivi de la mise en place de ces mesures de développement durable tout au long des travaux de réalisation.

Une chartre chantier, pour quoi faire ?

Une chartre va au-delà de la réglementation, c'est le porté des engagements des maîtres d'ouvrage, SEM PariSeine, la ville de Paris et la RATP.

C'est ensuite fixer un référentiel pour tous les intervenants sur l'opération. Il faut bien comprendre que vu l'ampleur du chantier, il va y avoir une multitude d'entreprises qui vont regrouper tous les corps de métiers, qui seront très différents. C'est avoir quelque chose qui soit applicable à tous et c'était sans doute une des grandes difficultés dans la rédaction de ce document.

Cette chartre est vraiment la mise en place d'une démarche, une initialisation des travaux, une démarche qui doit être suivie tout au long de la réalisation. Nous avons tenu, notamment avec le groupe de travail, à insister pour que ce soit un processus d'amélioration. La perfection ne se fait pas en un jour. Il y aura sans doute une perception de nuisance au démarrage. L'idée est qu'effectivement on puisse améliorer aussi bien du côté du maître d'ouvrage que des maîtres d'œuvre et les entreprises.

Comment le projet de chartre a-t-il été élaboré ?

Je ne sais pas si vous avez consulté le projet. Il est disponible sur le site internet des Halles www.parisleshalles.fr, qui a été mis à la disposition dans le cadre de l'opération. C'est un document qui est très complet, assez technique. Il fait une trentaine de pages qui peut être, pour le grand public, assez dur à

défricher par sa nature opérationnelle puisqu'il doit être mis en application par les entreprises. Nous pourrions revenir dessus. Je n'en ferai pas une présentation exhaustive ce soir parce qu'il faut au moins trois heures pour le présenter, par rapport aux différents partenaires avec qui nous avons travaillé, et avec des domaines qui virent vite dans le technique et qui peuvent être assez compliqués d'appropriation. L'idée est de présenter les grands principes et de recueillir vos éventuelles questions et vos éventuelles adaptations que nous pourrions porter à ce document.

Nous avons commencé notre mission il y a un an. Nous avons mis environ trois mois pour rencontrer l'ensemble des acteurs du projet, comprendre le projet dans sa complexité, avec ses sept sous-projets. Nous avons parlé du Pôle transport. Il y a également la circulation horizontale et verticale dans le Forum, les travaux du Forum, les travaux de voiries, que ce soit en surface ou en souterrain.

Nous avons débuté au printemps dernier l'élaboration de la charte avec un groupe de travail. Nous avons mis six mois pour avoir un document stabilisé qui, après un certain nombre d'échanges avec les futurs signataires, les maîtres d'ouvrage, vous est présenté aujourd'hui. C'est donc un travail qui s'est étalé sur neuf mois. La démarche mise en œuvre est une démarche participative avec les acteurs. Cela a été la mise en place d'un groupe de travail qui a veillé à réunir certains acteurs de la concertation. Nous nous sommes basés sur une certaine expérience de la rédaction de ce type de document. Nous étions force de proposition. Je crois que nous avons eu une démarche d'écoute avec les acteurs pour échanger, pour arriver à une forme de consensus sur les objectifs et l'aboutissement du document.

Cette approche transversale était vraiment une des grandes difficultés. Les nuisances vont être complètement différentes que l'on soit sur des travaux en souterrain ou des travaux en surface, que ce soit les travaux du jardin ou les travaux du Forum. Certaines formes de nuisances vont concerner des usagers, que ce soit les usagers de transport, les usagers du Forum, les riverains et également l'ensemble des acteurs des activités du quartier, que ce soit au niveau activités culturelles, associatives ou commerciales.

SEM ParisSeine a fait appel à un cabinet spécialisé que je représente aujourd'hui avec les trois grandes missions que je viens de vous présenter.

Nous avons cinq grands principes.

Le premier étant d'avoir un référentiel applicable à toutes les entreprises qui vont intervenir sur l'opération de la rénovation des Halles. Ce référentiel va au-delà de la réglementation. L'idée était de retranscrire le volontarisme des maîtres d'ouvrage sur ces questions de réduction des nuisances dans la phase de réalisation. Ce référentiel est le minimum applicable aux entreprises qui vont intervenir sur le chantier. Notre mission est d'intervenir ensuite marché sur marché pour, dans le cahier des charges entreprises, mettre parfois des conditions plus restrictives, qui soient spécifiques à la nature des travaux qu'ils vont réaliser. À titre d'exemple, sur la démolition des pavillons Willerval, nous avons intégré dans le cahier des charges des points spécifiques à la poussière, des points spécifiques à la circulation due à l'évacuation des matériaux, et également des points spécifiques au bruit et aux vibrations, qui nous ont paru les trois grandes nuisances que pouvaient générer ces travaux de déconstruction.

Ce document est intégré dans les marchés d'entreprises. C'est-à-dire que contractuellement il a une valeur. Les entreprises sont tenues de la respecter et en acceptant de signer les marchés, elles acceptent d'appliquer la charte.

Ce référentiel minimum est donc complété, marché par marché, des obligations spécifiques en fonction des différentes natures des travaux.

Enfin, cette charte doit être suivie tout au long de la réalisation. Il va être mis en place un dispositif de suivi et d'évaluations pour, au besoin, mettre en œuvre des actions correctrices ou faire des modifications, des adaptations, des choses qui n'ont pas été vues à ce stade et qui s'avèrent particulièrement nuisibles dans le cours de la réalisation des travaux.

Nous avons articulé cette charte autour de cinq grands objectifs sur lesquels nous avons défini les obligations des parties prenantes.

L'optimisation de la gestion de chantier.

Nous allons retrouver des questions qui sont relatives à la conception même du projet : avoir une cité de chantier, gérer la circulation, avoir une piste de chantier qui soit à sens unique, avoir une gestion centralisée des livraisons vers les travaux et d'évacuation des déchets. C'est également avoir une station de lavage, des choses centralisées au niveau du nettoyage des voiries.

L'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement.

Il est évident qu'aujourd'hui les architectes, dans leur cahier des charges, doivent utiliser des matériaux respectueux de l'environnement. C'est dans la partie de la conception. Il nous a paru intéressant, dans la partie réalisation, de prendre aussi en compte cet aspect : le conditionnement des matériaux, l'acheminement. Nous allons veiller à ce que dans la mesure du possible le maximum de modes doux soit utilisé pour amener des produits qui sont assez pondérants, comme la structure de la Canopée.

La limitation des nuisances.

Ce troisième objectif est celui qui va, sans doute, vous intéresser le plus : c'est la limitation des pollutions et des nuisances causées aux riverains, aux commerçants et aux usagers.

L'intégration de la dimension sociétale de cette opération.

Une opération de cette ampleur va générer une énorme activité. Au regard de l'environnement sociétal du projet, il pouvait y avoir des choses à favoriser, notamment l'insertion sociale par le travail. Un nombre important d'emplois vont être générés par les travaux de réhabilitation du quartier des Halles.

Nous veillons également à ce qu'il y ait une continuité des différentes activités et faisons attention à ce que dans la méthodologie de réalisation soient pris en compte l'accès aux commerçants, la continuité des livraisons, la continuité de l'accès PMR sur le site. Et également une certaine lisibilité quant à la gestion des flux pendant les phases de réalisation, vu que les flux piétons et les flux routiers vont devoir changer en fonction des différents travaux qui sont réalisés sur les différents accès.

La partie communication

La communication avec l'ensemble des parties prenantes, que ce soit auprès des riverains ou que ce soit la communication sur le suivi de cette charte.

La charte est assez complète. Je voulais mettre un peu d'emphase sur certaines mesures phares qui ont été mises au point dans le cadre de ce document.

La maîtrise des accès et circulations au sein du site.

Sur un chantier, une des premières nuisances est effectivement une certaine anarchie qui peut intervenir au niveau des circulations, notamment de camions dans le cadre des livraisons de matériaux ou dans l'évacuation des matériaux de déconstruction. Il faut quelque chose qui soit piloté et maîtrisé. Un prestataire spécifique sera en charge de gérer les flux pour éviter qu'il y ait saturation et qu'il y ait des stationnements sauvages à l'approche de l'accès du site. Il y aura un travail de planification à faire. Un camion n'accèdera au site que sur autorisation spécifique du prestataire qui sera en charge de la régulation du trafic avec un système de stewards chargés de la circulation. Il y aura une zone d'attente qui sera déportée au-delà du site pour éviter de porter nuisance aux riverains.

Les nuisances auprès des riverains

Nous avons, notamment pour les nuisances auprès des riverains, déterminé un certain nombre d'horaires enveloppes en fonction du type de travaux. Pour chaque type de travaux, il y a des horaires différents. Nous avons présenté le pôle transport. Il est évident que pour le pôle transport l'essentiel des travaux se fera de nuit. Comme nous avons des travaux qui seront réalisés en souterrain, les nuisances seront limitées par rapport aux riverains de surface. Ce seront également des travaux de nuit dans le Forum, pour éviter les

nuisances aux commerces du Forum. A contrario, les travaux de surface seront réalisés de jour, sur des plages horaires bien définies sur lesquelles doivent s'astreindre les entreprises.

Néanmoins dans ce cadre-là, nous avons prévu d'autres plages dans les cas exceptionnels qui sont exigés, par exemple, pour des mesures de sécurité. On peut penser au ripage de la Canopée au dessus du Forum. Il est facile de comprendre que cela ne peut pas se faire avec des usagers en dessous, donc il y aura comme cela des opérations ponctuelles. Aujourd'hui, elles sont identifiées et il y aura des actions de communication dessus auprès des riverains.

L'amélioration de la dimension sociale du chantier.

Nous avons aujourd'hui inséré des clauses sociales dans les marchés de travaux. Sur les premiers dépouillements d'offres que l'on a faits, nous sommes agréablement surpris parce que certaines entreprises sont allées au-delà des seuils que l'on avait fixés, notamment sur le nombre de jours travaillés consacrés à l'insertion sociale par l'emploi.

La mise en place d'un dispositif complet d'information du public et du recueil des observations.

Cela va se traduire par trois grands éléments : avoir une information ciblée auprès des riverains notamment pour les périodes de fortes nuisances et bien préciser quelles vont être ces périodes pour savoir où est le début et la fin. Il y a aura également un système d'astreinte, 24 h/24, 7J/7, pour faire face à des situations d'urgence.

La mise en place d'un comité de suivi de cette charte

Ce comité sera composé à parité avec les maîtres d'ouvrage et les acteurs de la concertation qui vont permettre de suivre cette charte, de l'évaluer et de pouvoir, au besoin, faire les adaptations qui seraient souhaitables. Cela va permettre de mettre en place un système de veille et de vérifier que les engagements qui ont été pris d'une part par les maîtres d'ouvrage, mais aussi par les entreprises signataires des marchés, soient respectés. Pour information, dans les marchés de travaux, nous imposons aux entreprises d'avoir un correspondant charte dont la responsabilité sera de veiller dans son périmètre à l'application de cette charte et qui sera le responsable et l'interlocuteur du maître d'ouvrage pour pouvoir aborder ces sujets et pouvoir traiter quelles mesures correctrices il y aura à faire au besoin, s'il y a des plaintes de riverains ou d'usagers.

Je suis prêt à répondre à vos questions. Je ne sais pas si des personnes ont vu le document en entier. Cela peut être intéressant d'avoir leur avis. Aujourd'hui, nous sommes toujours dans cette phase de démarche participative, je prendrai bien note de vos observations et les soumettrai au groupe de travail s'il y a des modifications à faire à la charte. L'idée est qu'elle soit signée au plus tôt.

Dans la salle : Avez-vous prévu la dératisation ? Sur le premier chantier, les rats c'était infernal !

Seybah DAGOMA : Merci Monsieur PICQUAND. Nous allons passer aux questions et je vous invite, le cas échéant à faire des propositions d'amendement.

Isabelle LE DORE, Association CHADHAL : L'association n'a pas participé à la rédaction de la charte, c'est donc le moment de rattraper cela. Nous souhaiterions que soit mentionné dans le référentiel le respect des animaux et des oiseaux qui resteront encore au milieu des travaux au moins pendant la période des débuts des travaux. Il va certainement y avoir des animaux qui vont se retrouver pris dans des zones du chantier. Il serait important que les entreprises soient prévenues qu'elles peuvent tomber sur ce genre de problèmes.

Nous souhaiterions également être associés étroitement ensuite, parce que nous allons créer un mini comité de vigilance, justement pour être prévenus quand il y a par exemple un chat qui est pris quelque part, pouvoir venir le chercher et cela répondra peut-être au problème des rats. Cela me paraît important que la biodiversité soit représentée dans cette charte et pour l'instant, elle apparaît assez peu.

Seybah DAGOMA : Merci. Peut-être avant de reprendre les questions, Monsieur CHAVONNET vous voulez dire un mot ?

Jacques CHAVONNET, Association de défense des riverains « Châtelet – Les Halles » : Je fais partie de ce comité de suivi et nous sommes partis de problèmes extrêmement pragmatiques.

J'habite rue de la Ferronnerie et j'ai subi le chantier Météor pendant cinq ans. À cette époque, il n'y avait ni concertation ni réunion. Nous avons donc dû subir et cela a été l'enfer. La RATP est au courant. Dans la concertation que nous avons eue avec le cabinet Sémaphores, nous sommes partis de considérations extrêmement pragmatiques, je pense que nous avons vraiment défendu les riverains et je crois que nous avons pris à peu près toutes les précautions.

Le seul problème est de savoir si cette charte sera appliquée, car pour moi, la charte, on ne peut pas faire mieux. Peut-être on peut trouver d'autres commentaires à faire, mais elle couvre très exactement toutes les nuisances que nous avons pu subir avec Météor. Et le chantier n'est pas différent puisque le chantier Météor était place Marguerite de Navarre et que le nouveau chantier sera également place Marguerite de Navarre, rue de la Ferronnerie, rue des Innocents.

Ceci, pour vous rassurer que les dispositions sont bien prises, que toutes les possibilités ont été envisagées et je voudrais remercier le cabinet Sémaphores pour sa coopération et sa compréhension. Cela n'a pas toujours été facile. Nous nous sommes même quelquefois affrontés, mais je crois que finalement nous avons réussi à aboutir à un bon compromis. Merci.

Elisabeth BOURGUINAT, Association Accomplir : Je fais aussi partie du comité de suivi de la charte avec Jacques Chavonnet que je tiens à saluer parce que c'est un peu parti de lui. C'est lui qui a demandé avec beaucoup d'obstination qu'il y ait une charte et nous avons bénéficié de ce point de vue de l'expérience qu'il avait malheureusement déjà vécue avec un chantier qui a été extrêmement pénible.

C'est bien de faire une charte développement durable pour le chantier, mais c'est un peu dur de faire un chantier développement durable sur un projet qui ne l'est vraiment pas. Vous n'y êtes pour rien, vous êtes arrivé en cours de route, mais franchement, je n'accepte pas l'abattage de 343 arbres pour rien, je n'accepte pas que le fait de faire un toit, avec des matériaux par tonnes, un toit qui servira à rien. Je voudrais redire que c'est un peu l'emplâtre sur une jambe de bois, mais on est content tout de même qu'il y ait l'emplâtre pour limiter la pénibilité pour les gens.

Je voudrais également dire que j'ai reçu l'appel d'une personne il y a trois jours, suite à un courrier de Monsieur Chotard secrétaire général de l'Hôtel de Ville. Je ne sais pas si M. Chotard est là, sinon je lui transmettrai le message. M. Chotard a répondu à cette personne le courrier suivant : « *Madame, par courrier ci-dessus référencé vous sollicitez une subvention à titre exceptionnel afin de réaliser dans votre appartement des travaux d'installation d'un double vitrage efficace. J'ai le regret de vous informer que la ville de Paris ne subventionne pas ce type de travaux. Si le chantier de réaménagement du quartier des Halles générera inévitablement du bruit, la ville de Paris a engagé une démarche spécifique en concertation avec les riverains dont les représentants sont M. Chavonnet, Président de l'association Défense des riverains Châtelet – Les Halles et Mme Bourguinat, secrétaire de l'association Accomplir, afin de limiter les nuisances causées aux riverains. (Rires.) Vous pouvez disposer d'une information, etc.* » Cette personne m'a téléphoné il y a trois jours en disant : « c'est vous qui allez pouvoir me faire obtenir des doubles vitrages ! »

Je tiens à le dire, je vais écrire à M. Chotard pour lui dire que franchement ce n'est pas possible d'envoyer des choses comme cela. Le fait que je sois dans ce comité de suivi du chantier ne signifie absolument pas que je soutienne ce chantier, que je soutienne ce projet ni que je sois le moins du monde responsable de ce projet. Mon rôle, avec M. Chavonnet, M. Laborde et les personnes qui sont dans ce comité, qui représentent des associations soit d'habitants, soit de commerçants, est d'abord d'avoir poussé au maximum pour que toutes les précautions soient prises pour limiter les nuisances, mais nous savons que les nuisances seront là et seront horribles. Et surtout qu'elles dureront tellement longtemps : n'importe quoi qui dure pendant cinq ou six ans est vraiment horrible. Notre rôle a été de pousser au départ pour que la charte soit très exigeante. Je pense qu'elle l'est. Ce sera suivre ce qu'il se passe. Je le dis à tous qui êtes ici, ne m'appellez pas pour venir pleurer en disant que c'est horrible. Je suis tout à fait d'accord avec vous et je vais dire à M. Chotard qu'il ne m'envoie surtout pas des gens qui vont venir me demander comment on fait pour avoir du double vitrage, parce que je vais les catéchiser et leur expliquer que le projet est encore 100 fois plus horrible que ce qu'ils

pensent. Je ferai la propagande en sens inverse.

Je pense que c'est une dérive qui n'est pas du tout acceptable. Nous ne sommes pas là, nous, les représentants des riverains pour faire le tampon, le bureau des pleurs, et que les gens qui vont souffrir et subir ces choses-là, comme nous, viennent s'adresser à nous pour pleurer. Vous êtes là pour cela, peut-être d'autres sont là pour cela, nous, nous sommes là pour surveiller que cela se passe bien, mais pas du tout pour faire l'explication de texte et encourager les gens à subir ce qu'on leur impose.

Stéphane PICQUAND, Sémaphores Territoires : Je vais répondre à la première question de Madame concernant les animaux. J'ai pris bonne note. Vous nous avez parlé des chats. Nous pouvons aussi parler de l'avifaune. Ce sont des questions que nous avons abordées, nous pourrions les reprendre. La charte concerne le chantier et non le projet. Effectivement, le document est fait pour que la réalisation se fasse dans les meilleures conditions possibles. M. Chavonnet a parlé de l'expérience de la ligne 14. Je viens aussi du domaine des projets de construction. Les choses ont beaucoup changé en quelques années et nous sommes dans ce processus d'amélioration. Ne nous voilons pas la face, il y aura tout de même un certain nombre de nuisances, mais nous allons essayer de les maîtriser au maximum.

Julien MARCELLE, Riverain : Je voudrais revenir sur une idée de la charte. Sur l'information publique, y aura-t-il des visites de chantier ? Je sais qu'en termes de sécurité c'est peut-être compliqué, mais ce serait assez intéressant. Même si je sais que les finances publiques ne vont pas très bien en ce moment, y aura-t-il des expos autour du chantier qui pourraient rappeler des choses. C'est peut-être un peu plus accessoire.

Je suis riverain, je ne suis ni d'un parti politique ni d'une association, ni autre. Il y a des associations de riverains, mais qui ne représentent pas tous les riverains -je tiens à le préciser- et simplement je cautionne en tout cas la méthode avec laquelle vous travaillez et j'ai l'occasion de discuter avec beaucoup de gens dans le quartier, parce que j'y habite depuis 15 ans. Nous ne sommes pas propriétaires parce que nous n'avons pas les moyens. Je tiens à saluer et je trouve que l'idée est remarquable d'essayer d'intégrer une logique de développement durable. Tout n'est pas parfait. Ce sera évidemment source de nuisances. Je pense qu'il y a 30 ans cela l'était encore pire. Je regardais « Touche pas à la femme blanche » il n'y a pas très longtemps. Cela a dû être un sacré « boxon », comme l'on dit ! Je suis très attaché à mon quartier, je suis électeur, aussi, je ne suis pas dans la démagogie, ni dans le populisme que l'on peut parfois entendre et je voudrais juste être assez curieux de visiter ces chantiers, d'avoir peut-être de l'information. En tout cas, les fascicules que l'on reçoit sont très bien faits. Le site est remarquable. Merci de nous informer. Nous allons en baver, c'est sûr, mais en tout cas, c'est aussi le choix que l'on fait d'habiter dans le quartier et les gens qui sont propriétaires sont aussi assis sur un gros paquet d'argent à moyen terme pour eux.

Françoise THOMAS, Association Vivre aux Halles : Plutôt le quartier nord, c'est-à-dire Montorgueil, Montmartre, etc. J'ai 66 ans, j'ai vécu en tant que fille de mandataire déjà, le premier chantier, le départ des Halles, etc. Le premier impact, je l'ai connu pour le premier Forum, je l'ai connu pour le deuxième. J'ai même connu, pour les gens de la RATP, mais je pense qu'ils sont encore tous trop jeunes, lorsqu'on a préempté sous mon immeuble le tréfonds pour faire la première plaque tournante du RER qui partait de la Vallée de Chevreuse et qui ne pouvait pas aller au-delà des Halles. Il y a la plus grande plaque tournante de neuf mètres sous mon immeuble. Maintenant, quand trois rames passent en même temps, sur toutes les lignes qui passent sous la rue Montorgueil, c'est assez difficile à vivre, mais c'est la vie. Nous savons que l'intérêt public fait que nous sommes relégués.

J'ai entendu parler de la charte. Je connais M. Chavonnet, je connais Élisabeth Bourguinat, je connais M. Laborde. J'ai une question à vous poser. Puisque la charte existe, puisque vous avez l'intention de canaliser les problèmes des entreprises qui seront très nombreux, j'aimerais que l'on mette un numéro vert à disposition des gens. Je le dis, si vous enregistrez, essayez de le relire après : pas un numéro vert où l'on a une boîte qui est saturée, des gens qui vont dire « écrivez-nous, on va vous répondre. » Il y a aura certainement beaucoup de déchets dans les questions. Il y a peut-être des questions intelligentes qui vont passer. Un numéro vert où vous aurez connaissance des nuisances. Ce sera la nuisance de telle personne qui enlève la terre. J'ai connu comment on nettoyait les camions l'été dans les années 1970. Quand il pleut, c'est un nettoyage naturel. (De toute façon c'est de la boue. Je conseille donc à toutes les dames d'acheter des chaussures vernies, pendant cinq ans, ce sera un bon usage!) Par contre, l'été, pour ne pas qu'ils

emmènent la terre, on lavait les roues des camions. On a vécu dans la gadoue, mais à la limite pourquoi pas, s'il faut que le chantier arrive. Cependant, il y a peut-être des choses que nous pouvons vous dire. « Écrivez-nous on va vous répondre », je ne veux plus jamais entendre cela. Aujourd'hui, je le dis à l'attention de Mme Seybah Dagoma qui a eu la gentillesse de me répondre sur la disparition des parkings privatifs achetés avec un bail emphytéotique de 30 ans au Forum Berger. Pour arriver à savoir quand nous allions récupérer ces parkings, il m'a fallu faire huit numéros. Que des boîtes vocales saturées ! Je pense que l'on peut, peut-être, mettre une équipe capable de savoir réceptionner des questions intelligentes et de les répercuter à des gens comme vous. Il faut que cela aille vite. Parce que si l'on doit se lasser d'appeler des gens qui ne sont pas présents, honnêtement, tout ce que vous avez fait n'est pas terrible. Nous voulons pouvoir vous informer des nuisances et que vous puissiez essayer de les régler.

Je voudrais également porter à votre attention une question. Les jardins ont toujours été pénétrés par les vélos. On nous avait d'abord dit que le jardin serait fait en quatre phases. En fait, il est fait quasiment dans une phase unique. Il reste en ligne de circulation, grosso modo la rue Berger, sur le trottoir des commerces et le long de l'église. C'est simple, on se récupère maintenant les vélos. Un vélo est quelque chose qui n'est pas très intelligent. Je ne sais pas la personne qui est dessus. C'est faire actionner la sonnette et poussez-vous. Pour venir ici, je peux vous dire que cela n'a pas été facile. Ne pourrait-on pas, très vite, leur faire un petit marquage leur indiquant là où ils doivent passer. Quand vous passez devant la place de l'Amphithéâtre, les enfants, les chiens, les personnes, nous n'existons pas. Ce sont les vélos qui passent parce qu'ils n'ont plus beaucoup d'endroits et n'ont pas l'intention de faire le tour. C'est une première nuisance que l'on commence à vivre depuis quelques jours.

Paule CHAMPETIER DE RIBES : Je n'ai pas participé à ce comité de suivi, mais j'ai participé à celui de la Samaritaine. J'ai une toute petite expérience par rapport à celui-là. Nous avons obtenu d'avoir un numéro avec quelqu'un qui vraiment nous répondait de 7 h du matin à 22 h. C'était son portable. À chaque fois que nous avons eu des problèmes, une demi-heure après il y avait quelqu'un sur place. Et nous en avons eu beaucoup. Cela a duré un an. Nous avons, entre autres, eu énormément de poussière malgré soi-disant les confinements, etc. C'était très difficile, sachant qu'à la Samaritaine, nous avons une école et une crèche qui sont juste en face. Le seul moyen de faire retomber la poussière était de mettre de l'eau. Il y avait des lances à incendie pour faire retomber les poussières. Mais il y avait un centimètre de poussière dans la cour de récréation ou dans la crèche.

Dans la charte je n'ai rien vu en ce qui concerne la voirie. Les gens qui habitent rue Rambuteau le savent, en permanence la chaussée est refaite, alors qu'il y a très peu de voitures qui passent. Il va y avoir des gros camions qui vont passer. Qu'en sera-t-il de ces voiries ? Est-ce qu'ils vont en plus de subir les camions subir les réfections de chaussée ? Je n'ai rien vu de particulier par rapport à cela. Je voudrais donc savoir ce qu'il en ait par rapport à la rue Rambuteau.

Stéphane PICQUAND : La charte s'attache à aller au-delà de la réglementation. Nous nous sommes attachés à la propreté de la voirie. Depuis les années 70, les choses ont évolué, notamment en termes de pratiques. Nous ne nous cachons pas les nuisances, mais il faut dire que les pratiques ne sont plus les mêmes parce que nous prenons en compte les nuisances, ce qui n'était pas le cas dans les années 70 et au moment du trou des Halles.

Le deuxième point concernant les dégradations de voirie, nous sommes dans le cas des dommages des travaux publics et c'est pris en charge par la réglementation. Normalement, c'est l'entité qui abîme la voirie qui aura la charge de la refaire.

Paule CHAMPETIER DE RIBES : La rue Rambuteau est déjà, actuellement, avec très peu de circulation, en permanence en réfection. Ma question est : qu'en sera-t-il quand il va y avoir des camions qui vont passer en permanence ?

Stéphane PICQUAND : Je ne peux pas vous répondre. Il faudrait demander au bureau d'études. S'il y a des camions et que cela génère une dégradation, vous rentrez dans le cadre de la réglementation.

Dominique HUCHER : Ce sujet a été abordé en comité de suivi, autant que je m'en souviens. Je crois que c'est écrit quelque part. Il se peut qu'il y ait eu un oubli dans la dernière rédaction, mais il n'y a pas de

problème pour s'engager à faire un entretien renforcé des voiries si les rares camions (vous le verrez dans la suite de l'exposé) qui empruntent les rues piétonnes font des dégradations, ce sera pris en charge par les crédits de l'opération pour ne pas dépendre de programmation d'entretien de la ville, pour être réparées très vite. On le rajoute dans la charte si cela n'y est pas.

Paule CHAMPETIER DE RIBES : Madame THOMAS a parlé des vélos. Je vais parler des enfants. Nous avons un gros souci : il n'y a plus d'axe nord/sud pour traverser avec les enfants. Nous avons beaucoup d'enfants dans les écoles qui viennent de la rue Rambuteau et ils doivent notamment passer par la Bourse du Commerce, ce qui est d'abord un détour et vraiment dangereux. Les enfants ne peuvent plus venir seuls à l'école. Nous allons être obligés de refuser toutes les dérogations des enfants qui viennent de l'autre côté. N'aurait-on pas pu imaginer dans un projet comme celui-là de faire une passerelle ou quelque chose qui permette de garder une liaison entre le nord et le sud. Les enfants doivent venir jusqu'à la rue de l'Arbre Sec. Ils mettent 20 minutes à une demi-heure pour venir et dans des conditions de danger. Je pense que l'on aurait pu dans le chantier imaginer une passerelle ou un passage qui les protège. Merci.

Stéphane PICQUAND : Nous parlons des nuisances. Les rallongements de distance font partie des nuisances. Y a-t-il un avantage ou un bénéfice de faire évoluer des enfants dans un environnement de chantier ? Ce n'est pas forcément, d'un point de vue sécurité, la meilleure des solutions. Ce sont des arbitrages et la décision des techniciens auquel je fais confiance.

Dominique HUCHER : Je vais peut-être répondre sur deux aspects très chantier aux deux questions qui ont été posées.

Sur l'axe nord/sud pour les enfants, les retards que l'on a connus sur les travaux de l'aire de jeux font que ce que l'on avait imaginé au départ n'a pas pu se faire. Nous aurions souhaité terminer une bonne partie de l'aire de jeux avant de commencer la cité de chantier et cela nous aurait permis, dans l'axe de la rue des Prouvaires, de maintenir cette circulation pour les piétons. Aujourd'hui il faut faire avec. Il est impossible de la maintenir aujourd'hui. Vous le verrez quand nous regarderons quelques plans. Pour ceux qui voient comment est organisé le chantier sur la rue Berger, vous avez une circulation pour les camions qui est aménagée sur l'ancien trottoir nord de la rue Berger avec des camions qui circulent en permanence. Nous avons aussi la proximité des deux chantiers qui vont jusqu'à l'étanchéité de la dalle -nous sommes obligés d'enlever toutes les terres du jardin pour refaire l'étanchéité et tout remettre à neuf. Au bout de trente ans, cette étanchéité commence à vieillir- et il faut le faire sur le périmètre de la Cité de chantier et sur le périmètre de l'aire de jeux. Ce n'est pas possible de laisser une liaison piétonne en l'air, au-dessus de tous ces travaux. Notre objectif est bien de la rétablir le plus vite possible. Nous allons essayer de réaliser en priorité les travaux de la cité de chantier et de l'aire de jeux, qui sont autour de cet axe-là et je pense que nous pourrons rétablir la continuité en septembre 2011.

Une autre question avait été posée sur la visite du chantier. Ce sera organisé. Aujourd'hui, le chantier est un peu petit pour organiser des visites. Nous avons plutôt pensé à des visites de groupes constitués, par exemple, des classes d'enfants, des associations qui souhaitent faire des visites groupées, mais c'est vrai que nous pourrions aussi proposer des visites par inscription : visite de tels ou tels aspects du chantier, le samedi matin. Nous prenons bonne note de votre idée. Nous essayerons de la mettre en place.

Le numéro vert. Nous en avons débattu dans le comité de suivi. Beaucoup de personnes dans le comité de suivi étaient de votre avis. Pour l'instant, nous avons été un peu réticent parce que pour apporter une réponse de qualité, au téléphone, vous le disiez, cela peut être un SVP, un standard comme font certaines sociétés, ou la hot line qui est pire que tout. Un numéro vert est intéressant si l'on met au bout du fil quelqu'un capable de répondre immédiatement. Aujourd'hui, nos équipes techniques sont complètement saturées par l'organisation des travaux. Il y a un local d'information du public qui n'est pas ouvert très souvent : 3 heures par jour en moyenne et 7 heures le mercredi et le samedi. Nous allons essayer de l'ouvrir en continu, y compris le samedi en doublant les équipes. De façon à ce qu'il y ait en permanence quelqu'un qui puisse décrocher le téléphone avec le numéro vert et que l'autre personne puisse rester disponible pour les gens qui viennent physiquement dans le lieu. Nous allons essayer de former ces personnes pour qu'elles soient suffisamment au fait du chantier pour donner des explications sur des sujets simples ou des questions répétitives (tout le monde se pose la même question) et effectivement de renvoyer vers les équipes

techniques quand ils ont une question nouvelle à laquelle ils ne savent pas répondre. Il faut nous laisser un peu de temps. Ce sont des prestataires avec qui nous avons des marchés qui tiennent le local d'information du public. J'espère que d'ici le deuxième semestre 2011, nous aurons pu mettre en place un dispositif comme celui-là.

Dans la salle : Le problème des vélos, de la circulation des vélos !

Dominique HUCHER : Je n'ai pas de réponse toute faite. Je ne sais pas s'il y a des cyclistes dans la salle ? Vous êtes plutôt piétonne, si j'ai bien compris ?

Dans la salle : Dans le projet final, il n'y a pas de piste cyclable ?

Dominique HUCHER : En tout cas il y a un débat qui, effectivement, n'est pas encore totalement tranché.

Dans la salle : Il y a des aménagements pour les handicapés, mais pour les vélos, il n'y en a pas.

Dominique HUCHER : Le problème n'est pas totalement tranché. Comment va-t-on gérer à terme la circulation des vélos dans cet espace piétonnier fait partie des petits points du projet restent à affiner.

Dans la salle : Partout, il y aura toujours des vélos. Il suffit d'une traversée nord/sud et est/ouest. Vous la matérialisez avec une bombe de peinture. Les gens vont mettre dix ans avant de la respecter et dans dix ans...

Dominique HUCHER : Il y a certainement des gens dans la salle qui ont participé à la concertation. Personnellement je n'étais pas encore sur le projet. Je crois qu'il y avait eu des débats assez homériques entre des piétons et des cyclistes qui n'ont pas débouché sur des consensus simples.

Pour la phase chantier, qui était la question, j'avoue que nous ne nous étions pas encore posé ce problème. Nous allons y réfléchir. S'il apparaît que quelque chose d'intelligent est à faire en marquant des pistes cyclables provisoires pour éviter les conflits, pourquoi pas.

Stéphane PICQUAND : La question concernant les flux provisoires est abordée dans la charte. Vous soulevez le problème aujourd'hui. Dans le cadre de l'application de la charte, il doit être traité.

Clotilde MERCIER, Travailleuse sociale association La Clairière : Nous sommes plusieurs associations à avoir signé une autre charte -j'espère que ce n'est pas une sous-charte !- qui concerne les personnes en situation de rue sur le site du chantier. Nous voudrions pouvoir un peu identifier un interlocuteur. Nous avons des noms d'institutions comme SEM PariSeine, etc., mais nous ne savons pas, dans le cas concret où une personne se retrouverait sur un espace interdit, où il serait en danger, qui va nous appeler, ni qui contacter. Il nous manque des noms d'interlocuteurs : si vous êtes devant telle situation, la personne qui sera sur le chantier à ce moment-là est Monsieur Untel, le chef de chantier ou responsable des agents de sécurité, etc.

Stéphane PICQUAND : Dans le cadre de l'application de la charte, il y a la mise en place d'une astreinte 24 h/24, 7J/7, pour les problèmes de sécurité.

Dominique HUCHER : Vous faisiez allusion à une charte spécifique qui vise notamment à prévenir tout risque de conflit entre les entreprises et des sans domiciles fixes qui ont leurs habitudes sur des zones aujourd'hui vacantes la nuit et qui demain vont devenir des emprises de chantier. Je suppose que vous êtes membre d'une des associations signataires de cette charte. Le correspondant côté SEM est Geoffrey ALBIN. D'ailleurs, je vous renverrai la pareille. Nous essayons de joindre un certain nombre d'associations signataires de la charte pour monter une réunion, puisque le temps des travaux arrive, et nous avons aussi beaucoup de mal à vous joindre pour monter cette réunion.

Dans la salle : Il y a déjà eu une réunion à Emmaüs pour évoquer ce problème.

Dominique HUCHER : Tout à fait. Voilà donc votre correspondant au sein de SEM PariSeine. Geoffrey essaie depuis quelques jours de monter une réunion avec les trois ou quatre associations partenaires de la SEM PariSeine. Le fait que les clôtures aient été posées autour du jardin perturbe les habitudes de quelques

SDF qui allaient dormir dans les sorties de secours. Demain, nous allons attaquer sur les pavillons Willerval. Nous savons qu'il y a beaucoup de monde qui y passe la nuit. C'est le moment de mettre en application la charte. Nous souhaiterions faire le point avec vous pour vous expliquer quel est le planning, comment cela va se passer pour ensuite appliquer la charte.

Gilles POURBAIX, Président association Accomplir : Je voudrais revenir sur la question des horaires. Monsieur nous a rassurés, les travaux ne se feront pas de nuit, etc., tout au moins pour certains. Je fais référence à un document qui a été remis aux commerçants du Forum des Halles lors d'une réunion du 10 juin 2010. Je vais lire simplement deux paragraphes parce que je ne comprends plus très bien. « *Les contraintes de sécurité – cela s'adresse aux commerçants et pas aux riverains – des personnes et les objectifs de limitation des nuisances dans le centre commercial ont amené le maître d'ouvrage à concentrer une grande proportion des travaux dans les espaces intérieurs du Forum en dehors des heures d'ouverture des boutiques, après 20 h et jusqu'à 10 h le matin.* » Pour moi, c'est un peu la nuit.

Deuxième paragraphe « *le maître d'ouvrage a d'ores et déjà anticipé que près de 70 % des travaux, sur les circulations verticales et les mails, ainsi que les travaux sur les systèmes de sécurité et les travaux dans les commerces seront réalisés de nuit.* »

Pour mémoire, lorsque la RATP a fait la billetterie automatique dans la station Les Halles, sous la rue Rambuteau, tous les gens de l'immeuble en ont profité toutes les nuits, toute la durée des travaux. C'est très sonore. Nous avons des sous-sols creux et le bruit se propage dans tous les immeubles environnants. Nous sommes donc un peu étonnés de voir qu'il y a un discours pour les riverains -on vous caresse dans le sens du poil : ce ne sera pas la nuit-, mais pour les commerçants, pour ne pas trop gêner le tiroir-caisse, cela se fera la nuit. Il y a une petite ambiguïté que nous voudrions bien lever.

Monsieur HUCHER, je vous ai contacté au mois de juin dernier parce qu'il y a des gens du côté de la rue des Prouvaires qui étaient très inquiets de voir des hommes en scaphandre sortir des tréfonds. Immédiatement, ils ont fait le lien avec entreprise Picheta Desamiantage et ces hommes en cosmonaute. Il y avait beaucoup de vent ce jour-là, et il y avait de la poussière qui s'envolait partout. Evidemment, tout le monde a pensé à de l'amiante. Nous voudrions avoir une petite information sur les bâtiments Willerval qui ont été construits dans les années 70. Ces années-là, l'amiante était mise partout parce que cela rapportait beaucoup à certaines entreprises. Cela nous étonnerait fort qu'il n'y ait pas d'amiante dans les bâtiments Willerval. Si jamais on en trouvait, quelles précautions de confinement seraient prises ?

Nous ne parlons sûrement plus du tout du même chantier. Vous avez utilisé le mot fort poétique de déconstruction, moi j'utilise le terme de démolition, parce que je parle normalement. Je ne parle pas de déconstruction, mais de démolition. Merci.

Stéphane PICQUAND : Concernant l'amiante, je laisserai répondre Monsieur Hucher, parce que nous sommes dans le cadre du réglementaire et absolument pas dans le cadre de la charte. C'est assez encadré aujourd'hui.

Pour ce qui concerne les horaires, je vous invite à consulter la charte qui est disponible. Il n'y a pas de tromperie. Nous les avons définis effectivement par type de travaux. Les travaux dans le Forum, c'est clairement indiqué, sont de 20 h à 10 h. Ils sont catégorisés dans les travaux souterrains. C'est la même chose pour les travaux dans le pôle transport. Il y a trois tranches travaux. Une grosse part sera de 1 h du matin à 4 h du matin, je crois, et une tranche qui sera de 22 h jusqu'à 6 h, le but étant de réduire les nuisances par rapport à ces riverains qui sont les commerçants et les usagers et non les riverains qui sont dans le quartier. Ils ne sont normalement pas directement impliqués. Je ne connais pas le cas de la billetterie où il y a peut-être des épiphénomènes et il se trouve qu'il y a des nuisances. Nous avons considéré qu'il n'y aurait pas de nuisance quand les travaux seraient souterrains, et que s'il s'en avérait ce serait réglé au cas par cas.

Dans la salle : Excusez-moi, mais sous les circulations verticales, c'est-à-dire les escalators, ce n'est ni souterrain ni en surface, c'est les deux. Quand les escalators vont être faits devant Rambuteau, Berger, Lescot...

Dominique HUCHER : Comme le disait M. PICQUAND, il y a dans la charte des principes généraux qui se traduisent tout de même par des tableaux d'horaires avec une quinzaine de cas de figure qui encadrent ce qui est ensuite développé chantier par chantier.

Vous citez certains travaux de circulation verticale. Il va falloir, par exemple, percer le plancher du rez-de-chaussée de la Porte Rambuteau pour créer des escalators qui vont déboucher au ras de la rue. On a le même problème en 2011 pour la démolition des pavillons Willerval, parce que dans les années 70, quand tout cela a été construit, on a d'abord fait une dalle et après on a tartiné du béton pour arriver aux cotes, aux altitudes, du plancher des pavillons Willerval. Ce béton qui a été rapporté, il faut l'enlever pour la plupart. Contrairement à la démolition des murs, des planchers des étages, on ne sait pas le faire à la scie ni à la croqueuse qui sont des techniques que certains d'entre vous ont pu voir se réaliser sur la rue Berger, qui sont extrêmement peu nuisantes en bruit. Nous sommes obligés de le faire au marteau piqueur. Il n'y a pas d'autre technique. Du coup, sur cet exemple-là, il est imposé à l'entreprise dans son marché que cette partie de la démolition se fasse de 7 h à 10 h du matin. C'est le seul créneau qui nous paraissait ménager les enjeux des riverains et des commerçants en face. À chaque fois qu'il y a des cas particuliers comme celui-là, où nous sommes à mi-chemin du souterrain et de la surface, nous prenons ce compromis.

Effectivement il y a de l'amiante dans les pavillons Willerval. Il va donc falloir désamianter. Comme le disait M. Picquand, la charte n'invente rien. Nous appliquons la réglementation. Vous allez voir apparaître des hommes en scaphandre qui vont installer des tentes dans lesquelles on aspire toute poussière d'amiante qui risquerait de se décoller au moment où les ouvriers, dans leur scaphandre enlèvent l'amiante, pour éviter que cette poussière parte dans la nature.

Dans la salle : C'est quel type d'amiante ?

Dominique HUCHER : Je ne suis pas assez savant pour vous répondre. C'est de l'amiante nocive, celle qu'il ne faut surtout pas respirer !

(Rires.)

Dans la salle : Est-elle sous forme de flocage, sous forme de fibrociment ?

Dominique HUCHER : Il y a un peu de tout. C'est principalement des flocages dans les faux plafonds, autour des appuis élastomères, des choses comme cela. C'est pour cela que cela va durer pendant tout le premier semestre. Nous y reviendrons quand nous parlerons de nos travaux. Pendant tout le premier semestre, vous ne verrez rien de spectaculaire sur la démolition des pavillons Willerval parce que nous allons travailler à l'intérieur des bâtiments. D'une part, pour démonter des réseaux, par exemple, enlever les câbles électriques pour pouvoir les envoyer dans des filières de récupération de câbles électriques et aussi pour faire ces travaux de désamiantage qui sont, en gros, tous à l'intérieur. Ce n'est qu'à partir de mai ou juin que nous commencerons vraiment à démolir le gros œuvre et que cela se verra de l'extérieur. Le désamiantage est long. Il faut prendre beaucoup de précautions, appliquer strictement la réglementation et cela sera fait.

Stéphane PICQUAND : Concernant la déconstruction -parce que nous avons participé à l'analyse des offres- les entreprises retenues ont un taux de recyclage qui est supérieur à 90 %. Vous faites souvent des comparaisons avec les années 70, il y a un progrès de plus de 90 % depuis cette époque-là.

Une intervenante : Je voulais revenir sur la circulation et demander publiquement aux autorités, c'est-à-dire, la mairie du 1^{er}, mais surtout à la ville de Paris, de faire respecter la légalité concernant la circulation générale. Le quartier va être chamboulé. Actuellement, c'est déjà l'anarchie : des tas de voitures entrent dans les rues piétonnes alors qu'elles ne devraient pas y être, des terrasses sauvages s'installent un peu partout. Là-dessus, je crois qu'il y a un gros travail à faire. Que l'espace public ne soit pas envahi de tous les côtés, sinon le quartier va devenir complètement irrespirable.

Seybah DAGOMA : Une autre question ?

Jean-François LEGARET : Je peux répondre. Je trouve que cette charte de qualité est une très bonne

chose. D'ailleurs, dans le 1^{er} arrondissement, nous avons été les premiers à mettre en place des chartes de qualités des chantiers et nous en avons déjà fait signer quatre. Cela marche assez bien. Sur des chantiers importants, il y a les entreprises titulaires de marché (*En aparté : sont-ils simplement proposés ou désignés, pour l'instant ? Oui, ceux de la démolition sont désignés.*) Ensuite, il y a les sous-traitants qui viennent et là nous nous perdons dans les responsabilités des uns et des autres. Les chartes de chantier permettent d'avoir un suivi et d'avoir toujours un responsable au jour le jour. C'est très important. C'est pour cela que cela donne des résultats.

Je ne peux pas vraiment répondre directement à votre question puisque les signataires de la charte, tels qu'ils sont prévus aujourd'hui, sont la ville de Paris, la SEM PariSeine, la RATP, mais la mairie du 1^{er} arrondissement n'a pas été prévue parmi les signataires. Je ne peux donc pas m'engager. À moins que l'on nous propose d'être signataire. Je trouve que c'est dommage, parce que vous savez très bien que dès que des problèmes sont rencontrés sur le chantier, les gens viennent trouver en priorité la mairie du 1^{er} arrondissement. Cela se passe toujours comme cela. Si mon seul rôle est de répercuter, ce n'est pas très grisant et c'est surtout une perte de temps pour les gens qui viendront. Je pose la question. On ne me répondra peut-être pas ce soir, mais peut-être que l'on essaiera de faire évoluer les choses.

Je suis aussi très attentif à la question qui a été posée sur les gens de la rue. Je crois que j'avais aussi été le premier à soulever cette question et une réunion avait été organisée à L'Agora, avec Emmaüs et les responsables des associations caritatives, parce que la sécurité des gens de la rue dans le périmètre du chantier est une question très importante. J'ai demandé que l'on fasse un vrai travail d'anticipation sur la sécurité des personnes qui se trouvent là, qui ont leurs habitudes nocturnes dans les bâtiments Willerval, dans la voirie souterraine et dans les emprises. Il faut donc que la sécurité de toutes ces personnes soit absolument prise en compte au jour le jour compte tenu de l'évolution du chantier. C'est absolument indispensable. Je ne doute pas que toutes les précautions seront prises de ce point de vue là, mais je souhaite que nous fassions d'autres réunions avec les associations caritatives, toutes celles qui ont le suivi de ces gens de la rue, de manière à faire un travail intelligent.

Seybah DAGOMA : Je confirme, Monsieur le Maire. Il va y avoir une réunion avec toutes ces associations caritatives et, à partir du moment où elle signe cette charte, la ville de Paris s'engage à faire respecter ce qui est inclus dedans.

Je suis désolée, je vais devoir partir. La réunion sur les débuts des travaux va commencer après cela. Étant donné l'heure, nous organiserons le cas échéant une autre réunion sur les travaux, dans une ou deux semaines, si d'aventure toutes les questions n'étaient pas posées. Monsieur BOUNIOL.

Franck BOUNIOL, Adjoint au maire du 1^{er} arrondissement, chargé de l'écologie urbaine : Je voudrais préciser à Monsieur HUCHER que je suis en contact avec le représentant de l'association Aux Captifs La Libération, qui est désignée par la ville de Paris en tant qu'association référente sur le centre de Paris. Nous avons monté une réunion pour travailler, justement, sur un soutien de fond aux sans domicile fixe et dans ce cadre-là je pense que c'est avec eux qu'il faut voir la chose. En tout cas, je me tiens à votre disposition pour organiser une prochaine réunion dans ce cadre-là.

Jean-François LEGARET : Je vais poser une question d'ordre général. Madame DAGOMA doit partir, ce que je comprends parfaitement. Nous avons encore des points importants. C'est vrai, Monsieur POURBAIX nous a fait observer que nous avons pris un peu l'ordre du jour à l'envers, j'en conviens. Je trouve que c'était tout de même utile de parler du Pôle transport et qu'il était utile de parler de la charte de chantier. Ceci étant, il reste des points importants à évoquer : les grandes étapes du chantier en 2011, l'installation de la cité du chantier et la démolition des pavillons Willerval. Si vous en êtes d'accord, je considérerais que cela justifie une autre réunion au cours de laquelle nous puissions posément vous écouter et vous interroger. L'heure avance, un certain nombre de personnes s'en vont, ce que je comprends. Si l'on se retrouve avec la moitié de la salle présente au début de cette réunion pour évoquer des points cruciaux, c'est un peu dommage. Je suggère, à moins qu'il y ait des avis contraires, que nous arrêtons pour ce soir et que nous demandions la fixation d'une autre réunion où nous aborderons les trois points qui sont très importants, ne serait-ce que la présentation qui prend du temps. Je vous remercie, vous avez fait une présentation très complète, donc nous vous avons écouté très religieusement, mais si nous devons y consacrer le même

temps, je pense qu'il n'y aura plus grand monde à la fin de la réunion. Ce serait dommage.

François THOMAS : À condition que les travaux ne commencent pas, que cela se fasse avant 15 jours.

Jean-François LEGARET : Nous pouvons en conclure que cela ne va pas commencer avant 15 jours. La démolition et la mise en place de la cité de chantier ?

Dominique HUCHER : Les travaux sont commencés, ils vont se poursuivre. Tout le monde agrée-t-il à la proposition de Monsieur LEGARET.

Jean-François LEGARET : Y a-t-il des avis contraires ? Vous êtes plutôt d'accord avec cette proposition de demander une autre réunion.

Barbara BLOT : La présidente de séance n'étant plus là, il paraît difficile de continuer.

Dominique HUCHER : Nous ne pouvons pas fixer cette réunion aujourd'hui parce qu'il y a des problèmes de disponibilités de salles que nous ne maîtrisons pas. Nous l'organiserons le plus tôt possible, dans la quinzaine, en fonction des disponibilités de salles et des disponibilités des différents participants, côté tribune.

Un certain nombre d'observations ont été faites visant à améliorer la charte. Nous allons réunir le comité de suivi qui rassemble les gens qui ont participé à sa rédaction pour leur soumettre certaines modifications intégrant ce qui a été dit. J'invite ceux qui n'ont pas regardé le projet de charte, qui est entièrement disponible sur le site internet du projet, à le faire et éventuellement à nous faire soit des observations générales que vous n'avez pas eu l'occasion de faire, parce que la parole ne vous a pas été donnée, nous avons manqué de temps ce soir, soit pour ceux qui ont fait des observations générales, faire des contributions en disant « j'aimerais bien que dans le chapitre tant on écrive exactement cela pour que cela traduise ce que je souhaiterais dans la charte. »

Le prochain comité de suivi a lieu le 25 janvier. Il faudrait que vous nous fassiez parvenir vos contributions sur le numéro de contact qui est indiqué sur le site internet de SEM ParisSeine avant le 25 pour que nous puissions en discuter avec le comité de suivi. Suite à cela, la charte sera finalisée et mise en signature pour pouvoir ensuite être appliquée.

Jean-François LEGARET : Merci. Je me permets d'ajouter qu'il y a comme vous le savez en ce moment une très belle exposition au pavillon de l'Arsenal qui reçoit un grand nombre de visiteurs. Cette exposition est montée avec des moyens importants et l'agence Berger & Anziutti m'a proposé d'organiser une visite et un commentaire de cette exposition pour les élus du 1^{er} arrondissement. Si vous êtes intéressés, je souhaiterais que cette visite soit élargie aux membres des conseils de quartiers, aux membres de la concertation. L'exposition est au pavillon de l'Arsenal, commentée par les architectes. Quelle que soit l'opinion que l'on puisse avoir, je pense que c'est un exercice intéressant et qui est aussi l'occasion certainement pour vous de poser des questions. Si vous êtes intéressés, faites-le-moi savoir et j'essaierai de demander que l'on trouve une date de visite qui puisse vous être accessible.

Bonne soirée et à très bientôt, dans les quinze jours qui viennent !