



PARIS | 1^{er} Les 22 escaliers mécaniques ont été installés lors de la création de la Pyramide, il y a 34 ans, et empruntés par 200 millions de visiteurs. Ils vont être remplacés. Un chantier complexe qui doit durer quarante mois.

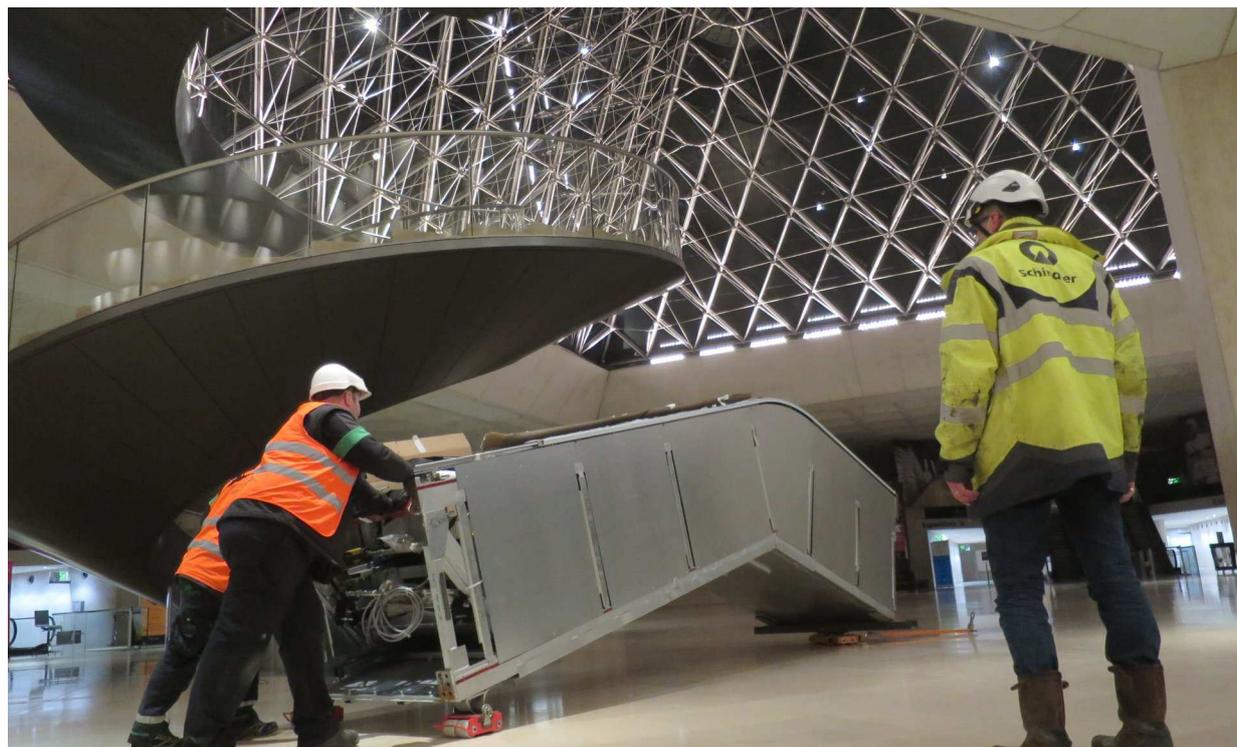
Le Louvre dit au revoir à ses escalators historiques

ÉRIC LE MITOUARD

C'EST UN CHANTIER digne de la pyramide du Louvre qui se déroule en ce moment dans le plus grand musée du monde. Sur trois ans, les 22 escaliers mécaniques historiques, installés par l'architecte sino-américain Pei, doivent être remplacés en milieu fermé tout en maintenant la circulation des visiteurs dans la journée. Une tâche pharaonique qui impose de démonter des mastodontes de plusieurs tonnes – après 34 ans de bons et loyaux services – et d'installer des escalators aux nouvelles normes, tout aussi lourds.

« Avant l'inauguration du Grand Louvre, en 1988, les escalators Otis avaient été mis en place à l'aide de grues, alors que la pyramide n'était pas encore montée. Aujourd'hui, c'est impossible de déclipser la verrière. Nous avons dû trouver des solutions alternatives », souligne Pierre-André Béric, chef de projet adjoint au service des équipements techniques du Louvre.

6 000 visiteurs par heure Assurer la mise en place d'équipements de climatisation et d'hydrométrie dans un monument historique, il connaît. Travailler sur les réseaux de plomberie – des sanitaires comme des gaines de sécurité pour pompier –, il connaît aussi. Mais changer des escalators de 15 m de long qui s'élèvent sous le belvédère du hall Napoléon... c'est du jamais-vu. « Nous étions obligés. Ils étaient très très usagers », souligne-t-il. Le musée estime que durant toute leur activité,



LP/ÉRIC LE MITOUARD

Paris (1^{er}), hier. Toutes les parties des 22 nouveaux escalators doivent être installées au cours des trois prochaines années, sans entraver la circulation des visiteurs du musée.

ils ont été empruntés par 200 millions de visiteurs.

Après une longue phase d'étude, d'appel d'offres et de consultations auprès de trois grandes entreprises spécialisées, c'est finalement en mars 2021 que le marché a été passé avec Schindler, qui a pu commencer – en Slovaquie – le montage de ces Ferrari des escaliers roulants qui auront la capacité de faire monter ou descendre 6 000 visiteurs par heure, à la vitesse vertigineuse d'1 m en 2 secondes. Ce n'est qu'en septembre dernier que le circuit à travers les galeries commerciales a été imaginé et préparé avec portiques méca-

niques, palans, et tours de montage... Le tout ne devant pas perturber la visite des amoureux de la Joconde.

Dans la nuit de mardi à mercredi, c'est un « petit » escalator de 10 m qui devait faire son entrée au musée. « Impossible d'utiliser l'aire de livraison habituelle des grands tableaux qui passe par des rues intérieures. Là, il faut faire venir les escalators en morceaux par le parking des bus », souligne Pierre-André Béric.

Johann Autechaud, conducteur de travaux pour Schindler, qui travaille sur ce chantier depuis la phase des études, avec la société Acceo pour la maîtrise d'œuvre, veille à la manutention, assurée par Porteurs 2000, société spécialisée dans ce genre de circuit en milieu sécurisé.

Des roulettes conçues pour ne pas détériorer le marbre des galeries

Un peu avant minuit, la sortie du parking et l'entrée dans le Carrousel du Louvre de la partie haute de l'escalator, de 3,6 tonnes – la partie basse, de seulement 2,3 tonnes, suivra plus tard dans la nuit – s'effectue sans problème. C'est à la montée du premier escalier de pierre d'une vingtaine de marches, afin d'accéder au niveau

du Louvre, que l'affaire se complique. Un premier pont roulant assure au centimètre près la délicate élévation. Il faut une bonne trentaine de minutes pour que la masse de ferraille frôle le nez des marches avant de se retrouver sur de minuscules roulettes en caoutchouc conçues spécialement pour les marbres des galeries et se mettre en branle le long des remparts souterrains de Philippe Auguste. À 0 h 20, le convoie exceptionnel passe aux abords de la pyramide inversée. À cette heure, pas un seul visiteur. Une grille de sécurité est franchie sans encombre. Puis, presque majestueuse, la machinerie haut de gamme arrive sous la vaste Pyramide.

Un temps de pause. Christophe, Stéphane et leurs quatre compagnons se préparent à faire entrer la volumineuse machinerie dans son espace clos du montage. « Nous avons l'habitude de travailler dans les grands centres commerciaux. Ici, ça oblige à plus de discrétion et de protection. C'est le Louvre quand même... » Un regard au-dessus d'eux, la Pyramide de verre historique domine le chantier.

Ils vont travailler jusqu'à 6 heures du matin, avant que la vie du Louvre ne reprenne

son cours. Ils remettront ça jeudi pour l'escalator géant de 15 m de long. « Nous comptons sur deux mois de chantier par escalier mécanique. C'est complexe. C'est du sur-mesure. Nous devons installer aussi les six autres du passage Richelieu, puis ceux de la cour Puget et les six derniers des trois ailes du hall Napoléon. C'est au total une opération de 40 mois », calcule Pierre-André Béric, qui ne pourra indiquer aucun budget chiffré. Mais on imagine la facture à la hauteur des enjeux logistiques qui s'achèveront en avril 2024.

« Une fois que les différentes parties de chaque escalator sont sur place, nous devons les éclipser, puis les installer à leur place d'origine, précise Johann Autechaud. Nous devons assurer le montage complet, faire les certifications de mise en route qui s'imposent et remettre l'habillage historique ». Au bout du compte, tout retrouvera l'harmonie du majestueux escalier hélicoïdal voisin qui trône depuis 34 ans sous la Pyramide... Comme si rien n'avait changé. ■

Impossible d'utiliser l'aire de livraison habituelle des grands tableaux qui passe par des rues intérieures. Là, il faut faire venir les escalators en morceaux par le parking des bus.

PIERRE-ANDRÉ BÉRIC, CHEF DE PROJET ADJOINT AU SERVICE DES ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES DU LOUVRE

Paris (1^{er}), hier. Les nouveaux escalators sont amenés de nuit à travers la galerie commerciale jusqu'à leur emplacement sous la pyramide.



LP/ÉRIC LE MITOUARD