

L'Expansion (novembre 2007)

Les Halles | Interview de Françoise Fromonot

Cette architecte critique la frilosité des futurs aménagements du centre de la capitale, devenu pourtant le point de rencontre de sa périphérie.

Françoise Fromonot

La rénovation des Halles accentue le divorce entre Paris et ses banlieues

Interview parue dans *L'Expansion* ©, n°724, novembre 2007.

La mairie de Paris vient d'approuver la Canopée, un toit en forme de feuille qui couvrira le Forum des Halles, dont la rénovation confiée à l'architecte David Mangin doit commencer en 2008 et se terminer en 2012. Françoise Fromonot, architecte et enseignante à l'ENSA de Paris-La Villette, explique comment les timidités qui ont présidé à ces choix témoignent de l'incapacité à penser les changements du cœur de Paris.

Les Halles de Paris vont être une nouvelle fois réaménagées. Sait-on vraiment ce qu'on veut en faire ?

L'histoire longue montre que les Halles sont dédiées au commerce depuis le onzième siècle. Ceux qui s'offusquent aujourd'hui de la présence en ce lieu d'un centre commercial, à leurs yeux peu noble, oublient que cette activité a toujours été la raison d'être de l'endroit – une vocation qui s'explique par sa position stratégique, à la croisée des voies nord-sud et est-ouest qui structurent Paris depuis les Romains.

Les Halles ont toujours connu des problèmes d'agrandissement, d'approvisionnement, d'hygiène. Et, au fur et à mesure que la ville s'étendait et se densifiait, la question de leur extension, de leur transformation voire de leur déplacement n'a cessé d'être évoquée. C'est en 1959 qu'a été prise la décision de fermer définitivement le marché central. Puis, en 1968, survient la deuxième décision fatale : construire en creusant à ciel ouvert la gare d'interconnexion des lignes souterraines de transports en commun est-ouest et nord-sud. Cela signe l'arrêt de mort des pavillons de Baltard dont la destruction sera effective en 1972. Cette démolition, que beaucoup ont qualifié de « crime urbain », est encore ressentie douloureusement par nombre de Parisiens.

Savait-on alors pourquoi on faisait cela ?

À l'époque, il s'agissait de moderniser le centre de Paris de manière radicale : densifier en sous-sol en construisant une ville souterraine irriguée par la gare, et libérer de l'espace urbain en surface. Pour cela, il a fallu détruire les

pavillons, mais aussi plusieurs îlots adjacents et leurs rues, tout un tissu qui aurait pu servir de base à la reconversion du site si on avait pris une autre option technique, mais surtout politique. En réalité, comme le célèbre trou, l'incertitude sur ce qu'il convenait de faire du lieu en surface, comme sur l'idée de Paris à laquelle il devait correspondre, a duré longtemps. Après 1977, Jacques Chirac, le tout nouveau maire, tranche. Il s'autoproclame architecte des Halles et fait les principaux choix : un jardin sur l'ensemble, autour du Forum quelques équipements (les fameux « parapluies »), le tout dans une vaste zone piétonne.

Mais il semble que les résultats ne furent pas ceux qu'on attendait.

Ce profond réaménagement a provoqué un double retournement de situation. D'abord, ce qui était le sol de la ville à cet endroit est devenu un toit : ce qu'on voit en surface n'est que la couverture du bâtiment-ville qui a comblé le trou. Le jardin n'est qu'une dalle de toiture sur laquelle il sera toujours difficile de faire pousser des arbres.

Ensuite, la nouvelle donne des infrastructures de transport a inversé la hiérarchie entre le centre et la périphérie. Le site des Halles n'est plus le ventre de Paris ni même son cœur, mais l'épicentre de son agglomération. Le réseau tentaculaire que dessine le plan du RER se noue aux Halles, autour de cette gare où toute la périphérie se presse : par nécessité, pour se rendre d'une banlieue à une autre ; par plaisir, pour acheter des loisirs. C'est d'abord elle qui fait vivre ces commerces. La périphérie approvisionnait Paris, désormais elle l'achalande. C'est l'ensemble de Paris qui a été transformé à jamais.

C'est donc aussi un changement de la sociologie ?

Initialement, le Forum était programmé pour devenir une annexe des magasins chics du Faubourg Saint Honoré. Mais la gare drainait en masse une autre clientèle. Les gestionnaires commerciaux du lieu, Espace Expansion – une filiale d'Unibail, qui en a la concession jusqu'en 2055 – ont donc changé leur fusil d'épaule et repositionné les boutiques vers une clientèle plus populaire. Et ils ont réussi à en faire un des espaces commerciaux les plus rentables d'Europe sur 60.000 m² en sous-sol, avec 180 boutiques, 26 salles de cinéma, 20 restaurants et 1.800 places de parking.

Alors pourquoi vouloir de nouveau transformer ce qui finalement fonctionne ?

Le site fonctionne sur le plan commercial, mais les aménagements publics, de faible qualité, n'avaient pas été prévus pour une telle fréquentation – 800.000 voyageurs par jour dans la gare, 43 millions de visiteurs par an dans les commerces. Ils sont désormais usés, voire hors normes. L'évacuation rapide de la gare en cas de sinistre est problématique, sans parler de son confort au quotidien. Et le jardin n'est pas flambant avec ses gaines d'aération, ses exutoires de parking et sa mauvaise étanchéité. L'endroit est

depuis longtemps stigmatisé comme « indigne d'une capitale ».

En 2001, Bertrand Delanoë avait inscrit le problème des Halles dans son programme de campagne. Une fois élu, il a chargé ses services d'organiser une consultation d'urbanisme pour réfléchir à la réhabilitation des lieux. Des ateliers de réflexion ont d'abord réuni toutes les parties concernées et les quatre équipes internationales de maîtrise d'œuvre. Cette première phase a abouti à un programme à partir duquel les architectes ont produit chacun une proposition. En 2004, l'exposition publique de leurs projets a été organisée dans le Forum a rencontré un grand succès. Le débat, qui a parfois tourné à la polémique médiatique, a duré huit mois.

Donc le résultat a été bon ?

Non, car il semble que le maire, plus préoccupé à l'époque par la candidature de Paris à l'organisation des JO de 2012 ait cédé de guerre lasse à la pression des intérêts en place. À la fin, il n'y avait plus en lice que deux projets. Celui de l'architecte néerlandais Rem Koolhaas était ambitieux, mais il allait à l'encontre des vœux des élus Verts (en revanche, la plupart des socialistes et communistes y étaient favorables) et d'une partie des riverains qui souhaitaient un jardin le plus traditionnel possible. Mais surtout, Espace Expansion ne voulait pas de travaux trop importants ni surtout – comme prévu par Koolhaas – d'une sortie directe des voyageurs vers la surface qui shunterait le passage par les boutiques.

L'autre projet, celui de David Mangin, était moins bouleversant. Il satisfaisait les défenseurs d'un toilettage superficiel et ceux des riverains soucieux de reconduire la séparation entre le public des banlieues et « leur » quartier. Le programme avait pourtant posé l'ensemble des problèmes du site, les relations avec la périphérie, entre dessus et dessous... C'est donc une conception plus opportuniste qui l'a finalement emporté : un relookage du jardin complété, au-dessus du Forum, par une vaste toiture qui abriterait des commerces supplémentaires, ce qui plaisait à Espace Expansion. Mais pour ne pas paraître trop timoré, le maire a demandé un second concours portant sur cette toiture, jugée trop peu spectaculaire.

Les qualités du projet Koolhaas ?

Il refondait les dépendances de l'infrastructure enfouie en une grande galerie des voyageurs, raccordant leurs éléments disparates en sous-sol et ajoutant plusieurs sorties, dont la fameuse sortie directe par une « faille » pratiquée dans le jardin. Il réintérait symboliquement la ville souterraine à la ville de surface en faisant émerger certaines activités sous forme d'extensions bâties, de hauteur variable –ces petites tourelles colorées qui ont tant surpris. Il les faisait éclore dans un jardin où elles se mélangeaient avec des parterres thématiques qui couvraient l'ensemble du quadrilatère actuel. C'était nouveau, généreux et cela résolvait beaucoup de problèmes.

En revanche, le projet Mangin est très ordinaire et étonnamment conservateur. Son jardin, comme le jardin actuel, sera passé de mode avant

trente ans. Et la couverture du Forum accentue le divorce entre dessus et dessous : on va construire un bâtiment sur la seule ouverture vers le ciel du projet précédent.

Quel a été le rôle des associations de riverains dans ce choix ?

Plusieurs associations ont participé aux débats, en ordre dispersé. L'une d'elles, « Accomplir » a mené une campagne médiatique agressive en faveur projet Mangin. Elle n'a reculé devant aucun moyen, y compris ce que j'appellerais pudiquement un activisme autour des urnes lors de la consultation de la population. Au bout du compte, la dizaine de militants d'une association de cent personnes, s'érigeant en représentants de cinq mille riverains, a finalement pesé de façon décisive sur le sort du centre d'une ville de 2 millions d'habitants, d'une agglomération de 11 millions, la capitale d'un pays et l'une des principales métropoles européennes. On mesure la disproportion.

Leur victoire est celle d'une idéologie néo-villageoise proche au fond de la vision urbaine d'Amélie Poulain, qui a triomphé sur les écrans l'année de l'élection de Bertrand Delanoë. Une population un peu bobo qui réduit l'histoire de Paris à l'image fallacieuse de quartiers sympathiques, récurés et sans risque, bien loin de celle du centre métropolitain du XIX^e siècle avec ses pauvres et ses mystères, celle des Halles avant leur destruction.

Nicolas Sarkozy, mais aussi Bertrand Delanoë, relance aujourd'hui l'idée d'un « Grand Paris ». De quoi s'agit-il ?

C'est encore une question récurrente qui se pose aujourd'hui avec une acuité particulière. Sous Mitterrand, dans le sillage du programme Banlieues 89, des architectes avaient proposé de « réurbaniser » la proche périphérie en étendant Paris jusqu'à la première couronne des forts. Les extensions concentriques de Paris sur ses territoires extérieurs sont inscrites dans son histoire millénaire. Le thème est revenu dans le débat à l'occasion de la construction du tramway sur les boulevards de maréchaux, qui mobilisait des financements communs entre la capitale et les banlieues limitrophes. Cette question est d'autant plus agitée qu'elle ne trouve pas de réponse, faute d'entente entre l'Etat, la Région et la Ville. Cela dit, il est difficile d'imaginer que la capitale aille « coloniser » pour la civiliser la banlieue « sauvage », arguant qu'Hausmann l'avait fait en son temps pour les arrondissements populaires ! D'ailleurs dans la réalité, c'est plutôt l'inverse se passe : l'esthétique et les comportements sub-urbains gagnent Paris, comme on le vérifie aux Halles, sur les Champs Elysées, à la Garde du Nord ou dans les nouveaux quartiers de Bercy, et même avec la vogue croissante des potagers et des 4x4 auprès des Parisiens.

Autre avatar récent de cette même question, la controverse sur la relance de la construction de tours près du boulevard périphérique, envisagés par Paris comme des points d'intensité spectaculaire capables de symboliser une nouvelle donne de ses relations avec sa couronne. En réalité, le problème est moins architectural qu'infrastructural, notamment pour les transports dans la

périphérie. Tant qu'il faudra passer par le centre pour aller d'une banlieue à l'autre, le problème de la voie sur berge ou des Halles resteront sans solution. La production d'images d'architecture séduisantes ne peut résoudre à elle seule les questions d'urbanisme, qui demandent au premier chef une vision politique du territoire.

Propos recueillis par Bernard Poulet

Françoise Fromonot : architecte et critique, elle a notamment l'auteure de *La Campagne des Halles - Les nouveaux malheurs de Paris* (Editions la Fabrique, 2005) et d'une monographie sur l'architecte australien Glenn Murcutt (Gallimard, 2002) qui lui a valu le prix du Livre d'architecture.