

TOUCHE PAS A LA FEMME BLANCHE* SUITE...

Au cours des deux derniers siècles, le quartier des Halles n'a cessé de se modifier. Du marché central au croisement principal des déplacements franciliens, les Halles sont restées le cœur effectif de la ville. Mais la centralité semble aller de pair avec une sorte de malédiction du chantier perpétuel. Le centre d'une grande ville peut difficilement s'arrêter dans une forme définitive; quand il ne peut pas évoluer, il migre. Paris a choisi de le maintenir à la même place, d'où peut-être ce besoin de le reconfigurer quelques décennies seulement après sa dernière grande transformation.

Christophe Catsaros

**En 1974, Marco Ferreri tourne dans le trou des halles un western avec Marcello Mastroianni et Catherine Deneuve. Ce film, Touche pas à la femme blanche, est une farce politique basée sur la défaite du général Custer par les Sioux à Little Big Horn.*



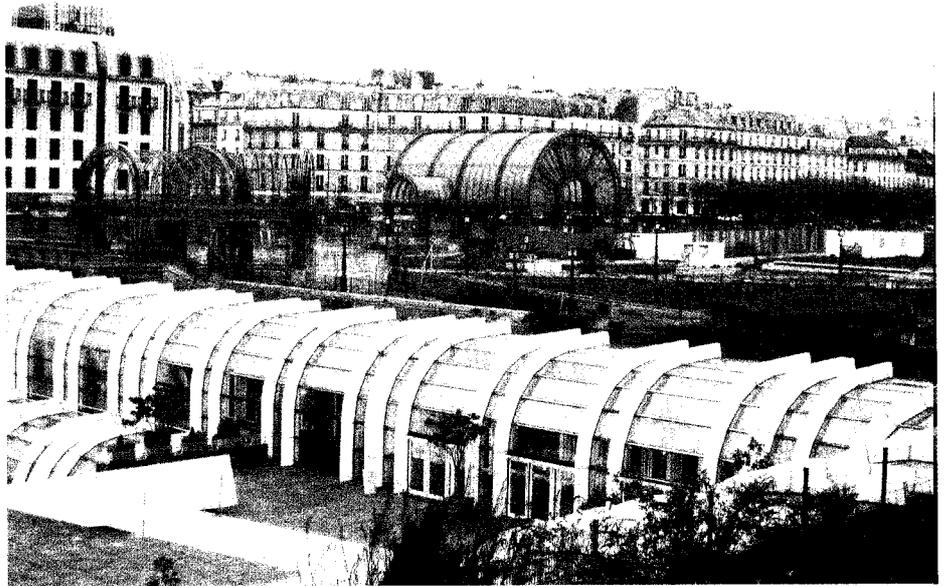
1

focus

Comme pour contrebalancer la supercherie que constitue l'appellation « forum » pour ce qui ne constitue rien de plus qu'un centre commercial, des dizaines de débats publics se déroulent actuellement sur la toile. Des forums, bien réels cette fois-ci, se créent autour des interrogations que suscite le projet. Certains tournent autour de la ville et son histoire, d'autres s'attaquent aux difficultés techniques du chantier. Une des questions récurrentes relève de la forme conique de l'espace couvert. Le passage sous la canopée ne sera-t-il pas trop exposé au vent? Le toit percé abritera-t-il de la pluie? Existe-t-il un risque d'oscillation de la toiture?

Le sujet passionne parce que les Parisiens redoutent de revivre le traumatisme de l'aménagement des années 1970. La démolition des halles Baltard et ce qui s'ensuivit demeure dans la mémoire collective comme l'un des plus grands fiascos de l'urbanisme moderne. Un échec qui contraste avec la réussite du Centre Pompidou. En effet, contrairement à Beaubourg, qui s'intègre à la ville tout en s'y opposant, les Halles se dissimulent et ne parviennent ni à s'intégrer ni à s'ériger en signe distinct.

C'est en 1968 que la décision est prise de démolir le marché couvert désaffecté pour y construire une gare souterraine reliant au cœur de la ville les lignes ferroviaires qui la desservent sans la traverser. On assiste alors à la naissance du RER. Et le sort du forum s'en trouve définitivement lié. On prévoit par ailleurs un vaste projet de développement, tant du site, entièrement piétonnisé, que des quartiers environnants. Le conflit ouvert entre la Ville et l'État sur la forme finale de l'aménagement devra aboutir, dix années plus tard,



« La démolition des halles Baltard et ce qui s'ensuivit demeure dans la mémoire collective comme l'un des plus grands fiascos de l'urbanisme moderne. »

à l'inauguration d'un ensemble présenté comme le choix personnel de Jacques Chirac: un vaste forum souterrain cerné d'une construction réfléchissante de Jean Willerval qui pastiche la volumétrie et les portiques des anciennes halles. L'aveuglement des planificateurs de l'époque s'imaginant pouvoir y implanter des équipements de luxe n'a d'égal que la paranoïa latente du Gecus¹, l'institution qui milite pour la création d'une ville souterraine.

On est alors en pleine guerre froide et enterrer la ville semble judicieux pour prévenir des conséquences d'une attaque nucléaire.

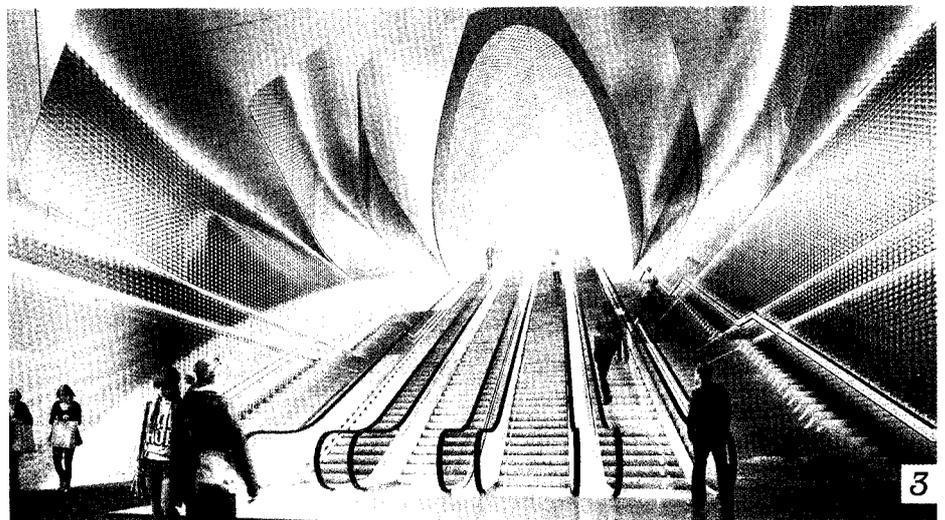
Quinze ans après la finalisation du vaste réaménagement, la ville décide de tout reconfigurer. L'équipement a vieilli et son succès n'est dû qu'à son rôle central dans l'orchestration des déplacements franciliens. .../...

1. Groupe d'études et de coordination de l'urbanisme souterrain.

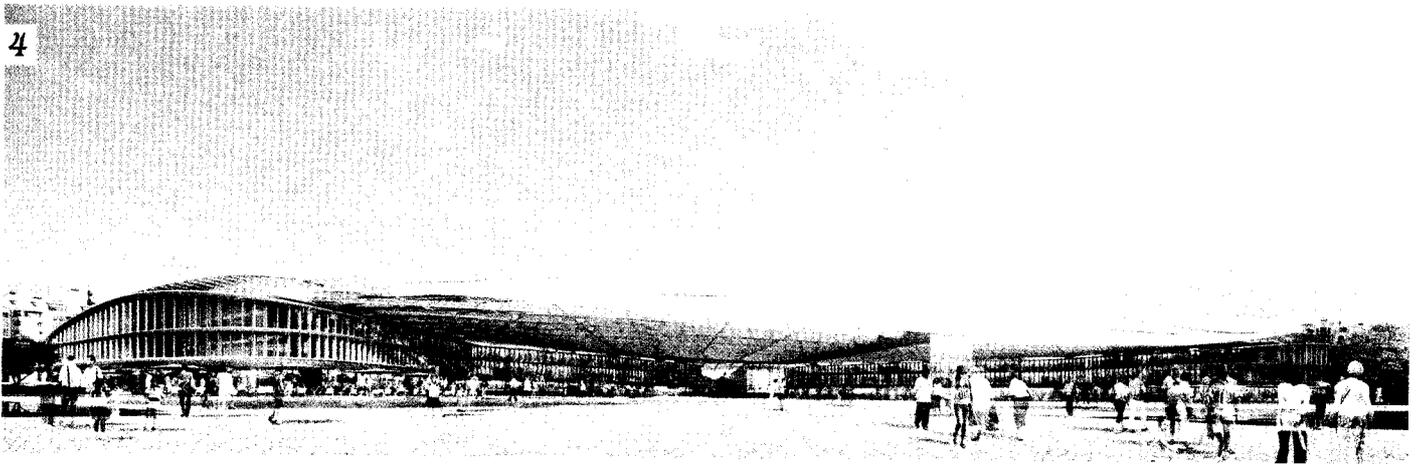
1/ Page précédente: La Canopée – visuels, décembre 2010, Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes.
© L'autre Image

2/ Vue des Halles actuelles
© Christophe Catsaros

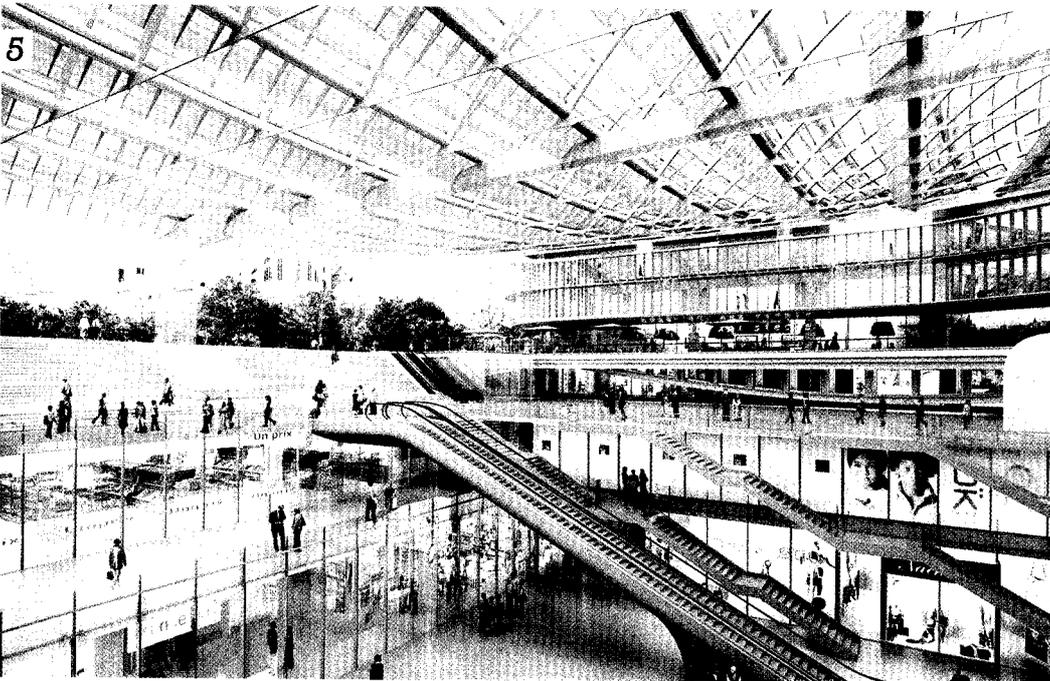
3/ Le pôle transport Châtelet-Les-Halles, maîtrise d'œuvre: Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes, maîtrise d'ouvrage: RATP.
© L'autre Image



4



5



4/ Panorama, la Canopée –
visuels, décembre 2010,
Patrick Berger et
Jacques Anziutti architectes.
© L'autre Image

5/ Le patio, la Canopée –
visuels, décembre 2010,
Patrick Berger et
Jacques Anziutti architectes.
© L'autre Image

6/ Le Jardin – perspectives,
novembre 2010.
© SEURA – Philippe Raguin –
GOLEM Xavier Depaule

6



Le concours de 2001 va aboutir, après de longs débats, à la sélection du plan Mangin. Bertrand Delanoë va lui-même trancher en choisissant ce projet, contre l'avis des professionnels qui plébiscitent majoritairement la proposition de Rem Koolhaas. Un second concours est lancé, cette fois-ci pour «le carreau», c'est-à-dire le bâtiment qui va remplacer celui de Willerval, rue Rambuteau et rue Lescot. Patrick Berger l'emporte avec un projet dans l'air du temps: un toit en forme de feuille pour abriter le forum. Sa rhétorique végétale, emplie de cette écologie d'apparat qui fait le bonheur des politiques, a progressivement cédé la place à une certaine maturité constructive. Le projet, tel qu'il se présente aujourd'hui, semble conscient des enjeux qu'il va devoir affronter: rebâtir un bâtiment emblématique, porteur de la technicité constructive française, sans modifier le délicat équilibre entre bailleur privé et pouvoirs publics, et surtout sans gêner le fonctionnement de la gare et du centre commercial.

Berger et Anziutti proposent une structure en acier et en verre, qui renoue discrè-

tement avec l'architecture métallique du XIX^e siècle. Son toit translucide, avec des portées de 90 m, laisse passer l'air mais pas la pluie. Il est structuré par des ventelles, de grandes fentes qui aèrent et abritent à la fois. Les architectes s'efforcent de pallier par la complexité de leur structure le manque d'audace de l'équipe municipale, trop attentive aux intérêts du bailleur privé. La ville s'est avérée incapable d'imposer à Unibail certaines modifications importantes, mais nécessaires, pour l'amélioration du site.

Cette fois-ci le sort des Halles s'est donc joué entre instances publique et privée, Unibail s'affichant comme le premier groupe européen d'immobilier commercial. Compte tenu des sommes engagées (2/3 d'argent public contre 1/3 d'argent privé), l'esprit conciliateur dont témoigne le programme de reconversion peut être considéré comme une défaite. Les grandes enseignes ne devront pas être gênées durant toute la durée des travaux. Quant aux flux de voyageurs, il va devoir en partie irriguer les galeries commerciales et il n'est

prévu qu'un seul accès direct de la rue au pôle transport. Pour le demi-milliard qu'elle y dépense, la ville de Paris aurait pu exiger plus et mieux. Elle n'a obtenu en fin de compte qu'une version relookée de ce qui existe déjà.

Beaubourg a marqué son époque, tant par son inventivité constructive que par le caractère révolutionnaire de son programme. Penser différemment l'articulation de la création à l'information, de la culture à la pédagogie, de l'art à l'espace public, voilà les contributions majeures de Piano et Rogers. Aux Halles, ce qui finalement manque le plus, c'est bien cette audace qui ose rompre avec les usages établis pour en inventer de nouveaux. Si Jacques Chirac, surnommé «bulldozer», restera dans l'histoire comme l'un des responsables de la plus grande horde architecturale du XX^e siècle, monsieur Delanoë risque de faire pire: n'est-il pas en train de rénover avec de l'argent public un centre commercial entièrement privé? C.C.

« Quinze ans après la finalisation du vaste réaménagement, la ville décide de tout reconfigurer. L'équipement a vieilli et son succès n'est dû qu'à son rôle central dans l'orchestration des déplacements franciliens. »

7/ Perspective aérienne du projet de réaménagement des Halles, la Canopée: Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes, le jardin: Seura et Philippe Raguin, les aires de jeux: Henri Marquet sculpteur; Imaginal Ingénierie; AEP architectes paysagistes
 Perspective: STUDIOSEZZ.COM
 Photographie: Philippe GUIGNARD (AIR IMAGES)

