

Architectures et démocratie productive,  
le projet de rénovation des Halles à Paris

Thierry Baudouin & Michèle Collin

Le rapport de l'architecture avec ce qu'on appelle les grands projets urbains confirme le rôle toujours plus déterminant d'une politique du spectacle dans l'affirmation de chaque cité mais, bien plus avant, révèle surtout les formes démocratiques dont les métropoles ont désormais impérativement besoin pour assumer leur nouveau rôle dans la société post-industrielle. Il faut insister d'entrée sur le même fondement d'ordre proprement politique de toutes les mutations urbaines, économiques et démocratiques qui affectent ces métropoles au sein de l'actuelle mondialisation : la mise en réseaux par le capitalisme cognitif des compétences et énergies que ces cités concentrent suscite en leur sein de nouvelles coopérations pour des innovations propres à la cité. Les dimensions à la fois technique et esthétique de l'architecture lui permettent de focaliser nombre des échanges de ces multiples points de vue issus de la ville qui cherchent de nouvelles formes de gouvernances.

À l'exemple des Halles, tous les grands projets sont ainsi à l'articulation de cette nécessaire gesticulation architecturale de la cité pour s'imposer dans la globalisation avec l'apparition en son sein de nouvelles formes démocratiques. Le transfert d'une régulation étatique vers des choix propres à chaque territoire métropolitain pour la création de valeur correspond à cette appropriation par la société civile de la gesticulation, issue de la géostratégie directement militaire, pour la nouvelle géoéconomie des territoires qui nécessite de nouvelles gestes architecturales des métropoles. Ces grands projets architecturaux au sein des villes révèlent ainsi en même temps l'affirmation d'autres points de vue, d'autres usages de l'espace commun, qui s'avèrent pouvoir constituer une formidable richesse pour la métropole où ils peuvent s'exprimer. L'actuelle rénovation des Halles constitue dans cette optique un cas d'école pour analyser les potentialités de glissements progressifs des impératifs de la technologie fordienne vers la geste architecturale spectaculaire, puis la démocratie productive des expertises citoyennes qui dessinent d'autres besoins jusqu'ici ignorés par l'institué. D'autant que la qualification parisienne de capitale met aussi en évidence les fortes pesanteurs du système étatique sur ces mutations par rapport à d'autres métropoles européennes.

## D'UNE RÉNOVATION TECHNIQUE À UNE ARCHITECTURE PARTICIPATIVE

À l'origine de toute l'opération, l'importance des motivations purement techniques avancées par un organisme de transport dépendant encore directement de l'État, la RATP, est déterminante. N'est en effet proposée qu'une rénovation de la circulation des voyageurs dans la gare des Halles, en termes à la fois de fluidité et de sécurité. Ces seuls impératifs ingénieriaux nous cantonnent d'entrée dans l'ère industrielle dont la première transformation des Halles est doublement emblématique.

Ce centre commercial au-dessus d'une gare condense en effet les deux dogmas qui président à toute opération immobilière moderne. D'une part, le précepte fondamental de l'urbanisme fordien, *la ville est un flux*, est mis en œuvre par une gare centrale des transports ferroviaires de toute la métropole, complétée d'un anneau autoroutier souterrain. De l'autre, celui de l'architecture, *the city is a mall*, est magnifié, lui, par la création juste au dessus du plus grand centre commercial de la capitale et, donc, de France. Aussi sont-ce logiquement les deux gestionnaires principaux de cet idéal type de l'urbanisme fordien, celui ~~de~~ des transports ~~et~~ avec l'autre des commerces, et nullement les élus, qui demandaient un réaménagement technique.

La manière dont on est pourtant parvenu progressivement à une refonte beaucoup plus complète, avec consultation par la mairie d'experts et de certaines populations, se réalise autour de l'architecture.

On ignore encore la part respective qu'ont pu jouer les gestionnaires et les élus dans cette mise en avant, mais l'important réside dans le consensus des deux parties autour de la simple actualisation de l'institué, de la seule rénovation de la gare et de son centre commercial, même élargie au niveau de l'architecture. Or la temporalité de l'ensemble est marquée et son caractère éminemment fordien qui avait fondé la contestation de l'opération sous Pompidou et Giscard n'a pu que se cristalliser encore dans le tout autre contexte actuel de métropolisation. Quand bien même si les dogmas de l'architecture et de l'urbanisme n'ont guère changé pour bâtir à présent les métropoles émergentes de la globalisation, ce ne sont plus ni le transport ni la consommation de masse qui fondent le développement des sociétés post-industrielles. De sorte que la fonction première de toute adaptation de nature purement technique, poursuivre un processus en évitant tout débat, s'avère en réalité proprement impossible du point de vue de la cité.

Ce consensus technique est pourtant passé sans encombre au sein de la technocratie parisienne. C'est que la gouvernance municipale se révèle être encore bien nouvelle et malléable dans une cité qui était exclusivement jusqu'en 1977 la capitale d'un État centralisé.

L'immuabilité de la prépondérance de l'ingénierie montre bien la pérennité d'un jacobinisme dont les impératifs techniques ont toujours fondé la négation des aspirations subjectives des territoires dans la République depuis ses origines saint-simoniennes.

En sélectionnant quelques grands cabinets d'architectes, on passe ainsi d'une dimension ingénieuriale à une ambition spectaculaire plus contemporaine qui permet de prendre en compte les impératifs gestionnaires de la Ratp et des commerçants du Forum tout en initiant une exigence de renouvellement formel. Mais l'architecture ne peut tenir lieu en soi de projet et de modernité pour ce lieu à la fois au centre historique et technique de Paris, pas plus que le choix d'une maquette parmi d'autres par quelque cent mille personnes ne constitue un processus véritablement démocratique dans la plus grande métropole du continent européen rassemblant quinze millions de parisiens.

Avec le projet architectural, la Mairie a pourtant aussi innové en y incluant un dispositif de nature démocratique. De nombreuses associations de quartiers dont certaines incluent les commerçants furent en effet conviées à s'engager dans un dispositif dit "participatif". Avant de se focaliser sur les limitations de ce dispositif, il faut redire combien son existence même, au sein d'une capitale longtemps exclusivement gérée par la technocratie d'État, est une nouveauté. Ces associations ont notamment vécu le glissement vu plus haut d'une rénovation technique vers une geste monumentale et pu ainsi rendre publiques les nombreux manquements qui l'accompagnaient. La nouveauté de cette concertation institutionnalisée dans le système politico-administratif français explique en effet en partie sa faible cohérence avec la logique dominante de l'ingénierie urbaine. La déconcentration et la démocratisation du processus conduisent d'abord à la juxtaposition de préoccupations exprimées par des acteurs plus nombreux. RATP, association des commerçants du Forum, Ville de Paris, associations de quartier et Région ajoutent aux prescriptions urbaines légales des propositions souvent divergentes et même parfaitement contradictoires. La procédure participative s'élargit ainsi nécessairement d'une manière à la fois technique et politique. D'une part, la plupart des propositions nécessitent alors de nombreuses études techniques se rapportant à leur faisabilité. Ce n'est qu'alors que la politique prend toute sa raison d'être d'exercer un choix parmi elles.

Or la plupart des études amont que réclame la réalisation d'un tel projet urbain n'ont pas été engagées de manière ouverte. Les associations locales de proximité ont eu ainsi le sentiment d'avoir été

progressivement mises hors-jeu du choix entre les quatre candidats. Leur bilan d'une première phase de concertation considérée comme une ouverture regrette par contre l'absence de cadre précis pour la définition de l'objet et des acteurs qui débouche sur une opacité totale de l'information. Ces associations ont notamment demandé une réflexion sur la pertinence d'un élargissement des surfaces construites, nullement prévu au départ. La plupart réclamaient que la nouvelle mairie se différencie nettement de l'ancienne dans ses choix d'aménagement. Fallait-il rajouter des constructions et, surtout, pourquoi cet énorme investissement public accompagnerait-il essentiellement une logique d'opérateur commercial ? L'idée de construire aussi dans les Halles "un autre forum", citoyen celui ci, est alors avancée. Ces locaux à vocation commune au centre de Paris dépassent la seule consultation des riverains sur quatre projets architecturaux. Il en résulte fin 2004 un faux choix ou une non-décision de la Mairie de Paris du non-élargissement des surfaces commerciales et du non-rétrécissement des surfaces paysagères qui traduit le rôle prépondérant joué par les commerçants et habitants riverains.

Reste que ces débats, même limités au centre, provoquent une première prise de conscience. Réaménager le centre technique des transports publics souterrains qui, en même temps, est un centre historique représente en effet une conjonction exceptionnelle pour une métropole moderne. Le déficit démocratique qui a caractérisé la première phase de l'opération en cours introduit alors aux perspectives qui permettent de réintroduire les objectifs indispensables à sa réussite.

## DIMENSION METROPOLITAINE ET DEMOCRATIE PRODUCTIVE

La solution choisie a en effet l'avantage de conserver ouverte la plupart des opportunités, du moins à condition que la procédure choisie évolue. Il faut en effet insister à présent sur la distance qui reste à parcourir pour rejoindre la dimension véritablement métropolitaine ouverte à Paris par la mondialisation. Passer du statut de capitale d'État à celui d'une cité démocratique implique bien plus que l'enclenchement d'un processus participatif de proximité. La traditionnelle coupure instituée du monde politique entre élus et usagers n'est plus possible, même à travers la notion de participation récemment relookée à travers l'invocation de Porto Allegre ou Belem par les militants d'Attac ! La métropole a dorénavant besoin de toutes ses compétences, tant celles des élus du moment que de l'ensemble des citoyens l'ayant déjà été ou susceptible de le devenir, pour une mise en commun de leurs capacités d'innovation. C'est que la démocratie concerne à présent le

fonctionnement même de la ville sans plus caractériser de seules procédures politiciennes. Au-delà des flots de banalités accompagnant tout nouveau mot-valise, la gouvernance métropolitaine représente en effet une nécessité d'ordre culturel et économique pour la cité. Si chacun paraît accepter que la démocratie ne consiste plus à déléguer à des élus les décisions, elle ne se limite pas non plus à participer à quelques unes des applications de ces dernières mais bien à produire ces décisions.

En ce qui concerne les Halles, il ne s'agit plus ainsi de rentabiliser le principal nœud des transports publics par de seuls accompagnements commerciaux comme à l'époque fordienne pour devoir prendre aujourd'hui en considération, beaucoup plus largement, les opportunités de mises en relations que ce lieu doit permettre entre les talents et compétences de l'ensemble de la cité. De ce point de vue, un tel ensemble constitue un lieu exceptionnel pour des rencontres aléatoires et non programmées qui n'appartiennent pas à l'institué. Lesquelles de ces opportunités privilégier : des lieux de débats, de création, de transmissions des savoirs ? Et pour quelles pratiques : en matières académiques, d'images de synthèse, de communication, de rap... ? Des choix sont alors à réaliser entre de multiples possibilités qui intéressent l'ensemble de la métropole et non plus de seules associations de proximité. Qui font ces choix et comment, posent encore plusieurs problèmes de sciences politiques dont notamment la multiplication par l'État d'instances spatiales fractionnant toujours plus le territoire métropolitain ainsi que la conception toujours étroitement jacobine d'études de définition en nombre très limité<sup>1</sup>. L'essentiel porte néanmoins plus directement sur le contenu même de ces choix parce qu'il concerne plus directement la citoyenneté et représente aussi la voie la plus directe pour faire bouger les blocages précédents.

La première phase de l'opération a déjà considérablement remis en cause la notion d'expertise telle qu'elle s'affirme moderniser aussi la dichotomie élus/usagers en renforçant le pouvoir de décision des politiques. Les quatre projets présentés par la Mairie ont été ainsi soumis à une analyse comparative très poussée de la part notamment de l'association Accomplir qui a diffusé sur le net des tableaux détaillés. Il ne s'agissait pas là d'une contre-expertise s'ajoutant aux précédentes, mais bien d'une expertise citoyenne, c'est-à-dire d'un instrument commun permettant de débattre au sein d'une communauté sur des solutions contradictoires. La solution qu'elle proposait, d'ailleurs

---

<sup>1</sup> Sur ce dernier point, on se reportera aux articles de Pierre Dimeglio et de Jodelle Zetlaoui-Léger, de L'IUP DE PARIS 12.

reprise en grande partie par la Mairie, correspond sur ce plan parfaitement aux soucis de bouleversements minima des habitants riverains. On sort en tout cas ici de la simple consultation pour la prise en compte de propositions élaborées par des Parisiens.

Mais il ne s'agit encore que de quelques Parisiens, ceux des premiers arrondissements autour des Halles, en absence des autres, c'est-à-dire tout particulièrement de ceux d'au-delà du périphérique. Cette non-participation durant toute la première phase de l'opération de plus des trois quarts d'entre eux concrétise toute la profondeur des vieilles dichotomies instituées, centre/périphéries et Paris/banlieues, qui structure toujours la vie parisienne. Cette nouvelle exclusion réduit encore d'office les gens de l'au-delà du périphérique à des consommateurs du centre commercial ou encore à des "barbares" comme l'on appelle maintenant ouvertement certains de ces banlieusards qui ont visiblement motivé plusieurs propositions architecturales de sécurisation des jardins. Et la coupure ne concerne pas la seule dimension instituée puisque aucune association ni groupe en dehors des sept arrondissements ne s'est mobilisé. Or la métropole a tout spécialement besoin de ces gens qui parlent notamment de rap, d'images numériques, d'intermittence et de bien d'autres choses encore qui constituent beaucoup des pratiques\_nouvelles de notre métropole. Le blocage politique que représente cette constriction de Paris dans son perif. (une des plus petites capitales de l'Europe en superficie) pour organiser une gouvernance et porter des projets d'envergure métropolitaine est de plus en plus mis en évidence. La restructuration des Halles est l'occasion par excellence de faire prendre conscience à l'ensemble de la métropole, citoyens et institutions, de sa nouvelle dimension ainsi que de ses capacités. Et qui, mieux que la municipalité de Paris, pourrait initier cette mutation, quelles que soient les résistances de tous les autres fiefs institués ?

Sur ce plan, des comparaisons avec des métropoles proches s'imposent. Les plans stratégiques de Barcelone, les *bauforums* de Hambourg ou les *stadtforums* de Berlin mobilisent continûment la plupart des citoyens sur le devenir de leur cité à la suite de projets urbains d'une ampleur comparable. Les formes sont diverses selon l'histoire de chaque cité mais, bien au-delà des notions de consensus et de participation, de constants débats contradictoires entre des acteurs de toute la métropole visent à partager quelques objectifs précisément délimités. Jacques Rancière permet particulièrement, à travers le concept de disensus, d'appréhender ces potentialités démocratiques ouvertes dans la société post-industrielle <sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Notamment dans "Aux bords du politique", La fabrique, Paris, 1998, + Folio

La procédure choisie par Paris du "marché de définition", commune à beaucoup d'autres projets des métropoles européennes, permettrait toujours aujourd'hui d'accéder à ces potentialités, même si son utilisation jusqu'à présent n'en a pas véritablement tiré partie. La reformulation des objectifs du projet et la mise en place d'un dispositif démocratique restent à portée. Le non-choix du maire de Paris donne raison aux sociologues et urbanistes qui, en soutenant le processus d'expertise citoyenne des associations, ont bataillé pour ouvrir le débat et libérer l'expression du disensus par l'émergence d'une multitude de points de vue. Le problème n'est pas en effet d'avoir *la* bonne expertise, comme le voudraient les professionnels prêts à fournir le marché nouveau de la démocratie participative, mais bien de susciter l'expression de points de vue différents. C'est dans ce sens qu'on parle de démocratie productive. L'élaboration des enjeux permettant la mobilisation des acteurs à l'échelle de la métropole est nécessaire pour créer du commun, c'est-à-dire une vision partagée, structurée par la définition d'objectifs métropolitains concrets. L'opération des Halles peut ainsi devenir un moment d'apprentissage du nouveau type de pratiques démocratiques largement revendiqué dans la cite moderne.

--