

13/09/06

Le projet des Halles va-t-il dans le mur, ou dans le gouffre ?

Par Elisabeth Bourguinat

Mangin a prévu dans son projet quatre accès du niveau 0 au niveau - 4 (aux portes Lescot, Berger, Rambuteau et place Marguerite de Navarre) ; un accès du niveau 0 au niveau -3, et éventuellement -4, depuis la passerelle qui surplombe le cratère, avec une double volée d'escalators au milieu et des paliers et passerelles à chaque étage, appelée "la grande croisée".

La RATP et Espace Expansion ont pris l'initiative de faire réaliser une étude de flux pour savoir comment se répartiraient les piétons entrant aux Halles une fois les travaux sur ces différents accès réalisés. Impossible de se procurer cette étude pour l'instant, on nous la promet depuis des mois tout en nous disant qu'elle n'est pas complètement terminée, mais depuis début septembre on sait que les partenaires ont la version finale en main et vont commencer à négocier en novembre, et on ne nous la donne toujours pas ; d'après le garant il est prévu de ne nous la donner que début novembre.

Cette réticence est due au fait que cette étude révèle un scoop : les flux piétons sur la passerelle seront marginaux ; le nombre de gens passant par le jardin puis la passerelle pour rejoindre le centre commercial ou les espaces RATP sera négligeable, car ils entreront beaucoup plus volontiers par les portes Berger ou Rambuteau, ou carrément à l'autre bout du jardin, près de la Bourse du commerce, par la porte du Louvre, ou encore de l'autre côté par la porte du Jour. Le flux le plus important susceptible d'emprunter la passerelle viendra de la rue Montorgueil, mais une partie ira vers la porte Saint-Eustache (accès direct au RER) et l'autre vers la porte Rambuteau (accès métro et commerces). Ce sera encore pire du côté Lescot, puisqu'il faudrait que les gens passent à côté de l'entrée principale sans la voir et qu'ils fassent 100 mètres de plus pour se rendre sur la passerelle et descendre : la part de ceux qui emprunteront cet itinéraire pratiquement deux fois plus long sera marginale (bien sûr Mangin clame que ces études ne prouvent rien et qu'une fois que sa passerelle sera là c'est l'entrée par le jardin qui sera l'entrée principale...)

Conclusion : ni la RATP ni Espace Expansion ne veulent mettre un centime dans cette "grande croisée" qui ne leur sert à rien : ça va être entièrement à la charge du contribuable.

Or la grande croisée est l'élément central de tout le dispositif urbain et architectural de Mangin :

- c'est à cause de la grande croisée qu'on doit supprimer la verrière actuelle et créer un toit au-dessus, mais aussi deux parois vitrées avec des portes côté jardin et côté Lescot, à la fois pour éviter les courants d'air et pour permettre aux magasins du Forum de se climatiser et de se chauffer : le bâtiment ne sera plus "un toit léger et aérien posé sur deux pavillons côté berger et rambuteau", mais tout simplement un paralépipède de verre,
- c'est à cause de la grande croisée que tout le jardin est conçu autour du grand axe central, qui mène à la passerelle.

Le coût induit par cette grande croisée qui ne sert à rien est donc énorme, d'autant que les verrières actuelles font partie de la structure du bâtiment et que les supprimer ne se fera pas

comme ça ; sans parler de tout le système de passerelles et d'escalators, et surtout du toit, qui n'aurait pas lieu d'être si on ne supprimait pas les verrières pour faire passer la passerelle.

Non seulement ce dispositif ne sert à rien, mais il va occuper une bonne partie de l'espace au centre du cratère, occulter la lumière d'autant que celle-ci n'arrivera plus que filtrée par le toit à caissons, augmenter le brouhaha dans cette salle centrale devenue énorme, poser des problèmes de sécurité parce que chaque fois qu'on fait des passerelles les gens jettent des choses par dessus bord, etc. Résultat, alors que ce centre commercial présente la particularité assez unique d'avoir ce "puits de lumière" en son centre, autour duquel s'organisent toutes les circulations et qui fait oublier aux salariés et aux clients qu'ils sont sous terre, au point que beaucoup de gens viennent y déambuler par plaisir, sans avoir forcément grand chose à acheter, Mangin va réussir le tour de force d'en faire un centre commercial comme tous les autres, sombre, éclairé à la lumière électrique, dont on n'aura qu'une envie : en sortir. Même si Espace Expansion ne le dit pas pour le moment, on peut penser que non seulement ils ne vont pas payer pour ça, mais qu'ils vont demander des sommes astronomiques pour compenser la perte de commercialité.

On pourrait se dire "Bon, mais le lauréat du futur concours comprendra peut-être que c'est idiot et il renoncera à cette histoire de passerelle, de toit, etc". Sauf que la partie entre le niveau 0 et le niveau -3 est confiée à Mangin, et que seule la partie entre le niveau 0 et le niveau 1 ou 2 est mise au concours. Mangin réussit donc le nouveau tour de force, en imposant sa grande croisée, d'imposer aussi le toit qu'il avait prévu même si ce n'est pas lui qui le construit ! Au passage, on peut se demander quel grand architecte de réputation internationale aura envie de venir présenter un concours aussi contraint, avec des marges de choix et de créativité aussi limitées.

D'autant que pour aller jusqu'au bout de son projet de faire malgré Delanoë le fameux Carreau dont le maire n'avait pas voulu, Mangin prévoit d'imposer dans le cahier des charges du concours, dont la préparation lui a été confiée, que le toit en question soit carré, ce qui était le signe distinctif de son geste architectural et aussi ce qui justifie le nom toujours employé depuis de "carreau" à propos du futur bâtiment du Forum. Or comme l'emprise au sol des bâtiments et du cratère est rectangulaire, le seul moyen d'avoir un toit carré et de faire déborder de larges auvents de 22 mètres côté jardin et côté Lescot : la suppression du jardin Lalanne et son remplacement par une terrasse de café et des fontaines sont liées :

- à l'impossibilité de maintenir un jardin sous un auvent
- à la nécessité prétendue de faire une sorte de "parvis" pour faciliter l'accès prétendument massif des piétons à la passerelle.

L'ensemble de la démarche est assez diabolique :

- Mangin a essayé d'imposer le dessin du jardin avant celui du bâtiment, car en organisant le jardin autour du cours central, il obligeait à créer la passerelle, sans laquelle son cours partirait de nulle part (la Bourse de commerce, qui contrairement à ses espoirs n'entre pas dans le projet) pour arriver à nulle part (le cratère),
- une fois acquis le cours central dans le jardin et la passerelle correspondante, il impose le toit carré cher à son coeur et qui fera dire, en dépit de tout et des envieux, que le Forum, c'est "le carreau de Mangin". Il est probable que le concours n'attirera que des architectes subalternes, acceptant de se contenter des miettes de Mangin et de réaliser à sa place le bâtiment que lui-même a conçu et qui avait pourtant été refusé par le maire de Paris.

Maintenant la question est : que va-t-il se passer ? Les partenaires sont censés se mettre d'accord très vite, puisque le lancement du concours est prévu pour janvier 2007, la désignation du lauréat pour juin 2007, tout ça pour que le lauréat en question puisse faire un super projet que Delanoë pourra exhiber pour les municipales de 2008. Deux hypothèses semblent possibles :

- la RATP et Espace Expansion refusent de payer pour l'ensemble passerelle / grande croisée / toit, la ville maintient cette option pour ne pas avoir l'air de se débiter et le cratère devient un gouffre financier pour le contribuable ;
- devant l'opposition de ses partenaires, Mangin et la Ville "calent", le concours ne peut être lancé puisque contrairement à ce que la ville martèle depuis le choix de Mangin, il n'y a pas d'accord sur le parti urbain général (sans parler de la programmation des équipements et commerces, pour lesquelles une seule réunion indigente de concertation a eu lieu en avril, et une seule autre réunion est prévue le 27 septembre) : le concours est reporté, Mangin sera probablement désavoué dans sa mission de préparer le cahier des charges, et on est repartis pour un tour - ou bien le projet est enterré... Déjà quatre ans d'efforts pour en arriver là, on s'achemine vers les mêmes performances qu'il y a vingt ans !