

# Les ateliers du projet des Halles

**Sem Paris centre**  
**Paris, le 9 octobre 2004**

## **Séance introductive**

### **Propos introductifs**

**Jean-Pierre CAFFET**

**Adjoint au maire, chargé de l'urbanisme et de l'architecture**

Cet après-midi de débat est le fruit d'une intense concertation, puisque 125 000 personnes ont visité l'exposition et 12 500 d'entre elles ont répondu au questionnaire qui leur était proposé à cette occasion. Plus de 90 % des personnes interrogées ont estimé qu'il fallait effectivement modifier le quartier des Halles, conformément au souhait exprimé par le maire de Paris. Il ne s'agit pas en l'occurrence de faire un nouveau trou, mais de remédier à un certain nombre de dysfonctionnements, tenant compte du fait que 7000 riverains vivent dans ce quartier qui se trouve être dans le même temps la principale porte de Paris. Je voudrais ensuite préciser que les projets qui vous sont présentés sous forme de maquettes ne sont pas figés. L'ensemble architectural et urbain qui sera réalisé dans une dizaine d'années ne sera donc pas l'exacte réplique de l'une de ces quatre maquettes. Le choix définitif du projet sera fait en équipe, et relèvera d'une stratégie urbaine qui tiendra compte, entre autres, de critères de densité, et des impératifs de circulation souterraine et d'implantation d'espaces verts.

**Jean-François LEGARET**

**Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris**

Les chiffres qui viennent de vous être présentés montrent bien que la concertation actuelle répond à un véritable besoin d'expression citoyenne. Cette concertation a jusqu'à présent porté sur l'inventaire des dysfonctionnements afin de corriger les erreurs qui ont été faites. Nous n'avons donc pas le droit de nous tromper à nouveau. Le choix de l'architecte sera arbitré avant la fin de l'année par la commission d'appel d'offre et par le Conseil de Paris. Les 4 architectes qui ont été présélectionnés sont tous de grands professionnels, capables de conduire à son terme un grand projet urbain. Celui qui sera sélectionné devra cependant tenir compte des résultats de la concertation, et des souhaits et des attentes exprimés par les riverains et usagers, sans non plus perdre de vue les difficultés techniques inhérentes à un tel projet.

**Alain le GARREC**

**Président de la Sem Paris Centre, conseiller de Paris**

Lorsqu'il y a quelques années, nous avons décidé de nous attaquer au problème des Halles, nous ne pensions pas que nous finirions par réunir plus de 600 personnes autour de cette question. Le succès de notre réunion montre à quel point ce quartier est vivant. Il est au centre de Paris et constitue la principale porte d'entrée de la capitale. Le projet des Halles est aujourd'hui devenu une aventure commune. Je souhaite donc que nous nous puissions nous écouter les uns et les autres afin de choisir le projet qui réponde aux attentes du plus grand nombre, tout en respectant les impératifs techniques, architecturaux et urbanistiques qui sont les siens.

# **Présentation des réponses des architectes aux questions de la maîtrise d'ouvrage et rappel des orientations majeures des propositions**

**Serge FEDERBUSCH**  
**Directeur général de la Sem Paris Centre**

En décembre 2002, une délibération du Conseil de Paris a posé les grands principes du projet de réaménagement du quartier des Halles, en partenariat avec la RATP, la Région Ile-de-France et Espace Expansion. Le Conseil de Paris a notamment décidé de développer ce projet selon la méthode dite des marchés de définition, car elle est celle qui permet le mieux de faire interagir entre-elles la maîtrise d'ouvrage et les équipes pluridisciplinaires dans un climat de concertation générale. Une fois ce travail achevé, la commission d'appel d'offre de la Ville de Paris soumettra au vote du Conseil de Paris des marchés et notamment un marché de maîtrise d'œuvre urbaine générale. La transformation du quartier des halles s'intègre donc dans un processus long et complexe. J'ajouterai d'ailleurs qu'il représente l'un des enjeux urbains les plus compliqués de France. Venons-en à présent à la présentation des différents projets.

## **1. AJN/Jean Nouvel**

L'équipe de Jean Nouvel propose de procéder à l'extension du domaine des Halles en réinsérant le site dans la ville, en construisant de nouveaux bâtiments dans la continuité du bâti existant et en créant trois séries successives de jardins : un jardin de plain-pied, des jardins en balcon situés sur les bâtiments de la rue Berger, et enfin, un jardin posé sur le toit du carreau des Halles. Ces trois jardins seraient reliés à d'autres jardins ou biotopes parisiens par des corridors verts.

L'équipe AJN/Jean Nouvel propose ensuite de créer de nouveaux équipements, en plus du relogement des équipements publics exigé au programme. L'équipe AJN propose d'installer notamment une piscine sur le toit du Carreau des Halles, et de créer une « halle des images ». Sous le toit du carreau, une grande place ouverte serait créée, permettant d'accéder aux espaces souterrains. Des améliorations seraient également apportées aux accès à la gare RER. Par ailleurs, suite aux questions posées par le Conseil de Paris, l'équipe AJN a mis en avant la possibilité de remplacer des activités privées installées dans des bâtiments situés sur les côtés latéraux du projet par des activités de loisir ou culturelles, et de transformer les bâtiments en question en préaux ou en serres.

## **2. MVRDV/ Winy Maas**

Le projet de MVRDV/ Winy Maas consiste à révéler l'activité souterraine du site par l'intermédiaire d'un grand podium vitré, sur lequel reposeraient de vastes espaces plantés. Il s'agit donc de créer un grand jardin spectaculaire autour d'une grande cathédrale souterraine éclairée par une lumière naturelle, l'utilisation du verre et de la lumière naturelle évitant de créer une sensation d'enfouissement. Les équipements actuels seraient relogés au cœur de cette cathédrale, sur un vaste

rez-de-chaussée. Dans le même temps, le quartier des Halles sera relié au quartier environnant par des boulevards « flâneurs ». Sous le podium, des axes de promenades à la manière de passages parisiens, seraient tracés de façon à permettre la continuité de la circulation. L'équipe a en outre souligné l'attractivité nocturne de cet objet architectural, qui bénéficierait d'une illumination intérieure colorée, d'où le nom de « Vitrail » donné à l'ensemble du projet.

### **3. OMA/Rem Koolhaas**

L'équipe hollandaise OMA/Rem Koolhaas présente un projet articulé autour de la notion de « nouvelle halle » s'inspirant à la fois de l'enseignement tiré des Halles au 19<sup>ème</sup> siècle, et du bénéfice des espaces ouverts et du jardin actuels. Il s'agit finalement d'améliorer la connexion entre les espaces souterrains et les espaces de surface. Afin de parvenir à cet objectif, la construction de 21 nouveaux bâtiments devrait permettre de reloger l'ensemble des équipements actuels, tout en y ajoutant de nouveaux. Ces bâtiments auront la particularité d'être revêtus d'une résille verre/métal permettant de créer des jeux de lumière. Il est également prévu de créer un ruban végétal tout autour du site en prolongement du jardin des Halles. Celui-ci serait organisé en jardins à thème de forme circulaire. Enfin, un grand canyon serait percé afin de faire pénétrer la lumière naturelle dans les espaces souterrains et de créer un accès direct à la gare RER depuis la rue.

En réponse aux hypothèses de flexibilité, l'équipe OMA/Rem Koolhaas a insisté sur l'esprit « d'échiquier » qui caractérisait son projet, mettant en exergue la possibilité de faire varier de 6 à 21 le nombre de tours installées sur le site, en fonction du nombre de relogements à effectuer ou d'équipements supplémentaires à réaliser.

### **4. SEURA/David Mangin**

L'esprit du projet SEURA/David Mangin consiste à favoriser la diffusion du centre de Paris par l'extension de la zone piétonne et la création d'un axe est - ouest. La Bourse de commerce serait ouverte et restituée au grand public, et un grand espace central de 22 mètres de large serait créé, à la manière des Ramblas de Barcelone pour permettre la déambulation des passants. Enfin, un bâtiment dit du « Carreau des Halles » serait construit en prolongement de cet axe Est/Ouest. Il s'agirait d'un bâtiment rectangulaire de 146 mètres par 146 mètres et haut de 9 mètres, destiné à regrouper les fonctions de transport et de commerce du Forum actuel. Ses deux ailes encadreraient une trémie centrale d'accès aux espaces souterrains. Elles permettraient de reloger les équipements et les commerces. Le jardin serait situé quant à lui de chaque côté du Cours central, avec de grandes pelouses au nord et des jardins publics particuliers aménagés au sud. Enfin, en réponse aux questions de flexibilité exprimées par la municipalité, l'équipe a indiqué qu'elle pouvait modifier la structure du toit du Carreau pour y créer des patios. De même, il lui sera possible de créer un seul niveau au lieu de deux dans certains volumes des bâtiments latéraux, de faire émerger du toit du Carreau un volume identifié et d'installer dans les jardins un petit bâtiment de faible hauteur pour y loger un équipement supplémentaire si cela était nécessaire. Elle a enfin précisé qu'il était possible de créer un accès direct à la salle d'échange depuis la place sous le toit du Carreau.

# **Présentation des résultats de la consultation publique**

**Jean-Denis ESPINAS**  
**A Vrai Dire la Ville**

10 % des 125 000 visiteurs de l'exposition se sont exprimés, et plus de la moitié d'entre eux ont proposé au moins deux pistes de réflexion. Nous avons recueilli exactement 12 607 bulletins :

- 70 % ont été remplis par des Parisiens et/ou par habitants des quatre premiers arrondissements de Paris ;
- 20 % ont été remplis par des Franciliens ;
- 10 % ont été remplis soit par des étrangers, soit des provinciaux.

La question de l'innovation urbaine et architecturale a été abordée par 23 % des personnes consultées. Certaines se sont faits les défenseurs d'une vision moderne de la ville, considérant que Paris devait accueillir des expressions architecturales novatrices et favoriser une organisation inédite de l'espace public. Ces personnes craignent en particulier que Paris se fige dans une situation de « muséification ». D'autres célèbrent au contraire le fameux « esprit parisien » et défendent l'harmonie du paysage urbain.

Les Parisiens ont ensuite témoigné d'un réel appétit d'espaces verts au cœur de Paris. Ils réclament des espaces larges et ouverts, propices à la détente et à la flânerie. En cela, les Parisiens ont fortement exprimé le refus d'une masse bâtie, et ont clairement rejeté l'idée de bâtiments de trop grandes hauteurs.

D'autres préoccupations se sont exprimées de façon plus marginale. Je pense notamment à la relation entre la surface et les espaces souterrains, les usagers du Forum actuel jugeant que ces espaces souffrent d'un enfermement excessif, mais aussi aux cheminements et aux accès vers les quartiers environnants qui pourraient être améliorés. 5 % des personnes consultées ont également exprimé des craintes concernant l'économie du projet, s'inquiétant en particulier des coûts de gestion et d'entretien du nouvel espace qui sera créé. D'autres se sont ensuite inquiétées de la pérennité des matériaux, ou encore de la répartition et du maintien en l'état des équipements actuels. D'autres encore font part de leur crainte de voir le chantier s'éterniser, ou d'assister à la disparition des commerces de proximité. Enfin, quelques-uns se sont montrés préoccupés par les futures conditions de fonctionnement quotidien du quartier.

Pour finir, sachez que le rapport intégral de la consultation, ainsi que le projet officiel, sont consultables sur le site internet : [www.projetleshalles.com](http://www.projetleshalles.com).

## **Questions/Réponses**

### **De la salle**

Le toit de SEURA/David Mangin ne semble pas prévoir d'espaces de promenade, contrairement au projet de l'équipe AJN/Jean Nouvel. Pouvez-vous m'apporter des précisions sur ce point ?

## **Serge FEDERBUSCH**

Il existe effectivement une différence très nette entre les deux projets, puisque dans le cas du projet AJN, le toit de Carreau sera un espace planté et accueillera une piscine, tandis que dans celui du projet SEURA, le toit ne sera pas praticable. Il aura pour fonction de couvrir les bâtiments latéraux et le passage public central.

### **De la salle**

Quelle est la stratégie urbaine à l'origine du projet ? En quoi les maquettes qui nous sont présentées traduisent-elles une stratégie urbaine précise ? Quel est l'intérêt de la consultation si les choix préalables à cette consultation ne sont pas précisés ?

### **De la salle**

Quelle est la nature exacte du cahier des charges ? Celui-ci dépend-il de la consultation ?

### **De la salle**

Quel est le coût estimé du projet et comment s'inscrit-il dans le budget de la Ville ?

## **Serge FERDERBUSCH**

En réponse à la question sur le cahier de charge, je rappelle que le programme des marchés de définition a été présenté au cours d'une réunion publique réunissant près de 900 personnes, le 8 janvier 2004. Un premier cahier des charges réunissant les clauses techniques particulières avait d'abord permis de sélectionner les 4 équipes en juin 2003. Le programme a ensuite été défini par le comité de pilotage et remis aux équipes le 1<sup>er</sup> décembre 2003. Il s'intéressait notamment aux moyens d'améliorer le rapport entre les jardins, les équipements publics et les espaces souterrains qui regroupent trois pôles : de transport en commun, d'équipements publics et de commerces. J'ajoute qu'une très large concertation a été menée dès le début des marchés d'études de définition, ce qui est loin de constituer une pratique habituelle.

## **Jean-Pierre CAFFET**

Je préciserai pour ma part que les architectes ne répondaient pas à un concours d'architecture. Or, très franchement, la consultation d'urbanisme qui a été organisée vaut beaucoup mieux que la caricature que l'on essaie d'en faire, car elle répond clairement à des questions de stratégie urbaine, puisque l'objet du projet consiste entre autres à améliorer le confort, et la sécurité des 500 000 personnes qui empruntent quotidiennement la salle d'échange souterraine de la RATP. J'ajouterai que le maire lui-même considère que le projet de réaménagement des Halles n'est pas une opération architecturale, mais véritablement un « devoir urbain ». Par exemple, le réaménagement des voiries souterraines ne renvoie pas à une question architecturale, mais bien à un impératif urbain. Enfin, que faire du jardin ? Comment résoudre la question de son morcellement. Là encore, il ne s'agit pas d'une question d'architecture, mais bien d'une question urbaine.

Toutes ces questions ont été posées dans le cahier des charges, puisqu'il s'agit avant tout de remédier à un certain nombre de dysfonctionnements en tenant compte des particularités d'un quartier qui se trouve être le centre d'agglomération de plusieurs millions d'habitants.

# Quartier parisien et centre métropolitain

## Atelier n°1

*Participaient à l'atelier :*

- Denis BAUPIN, adjoint au maire, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie ;
- Pierre MANSAT, adjoint au maire, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France ;
- Jean-François LEGARET, maire du 1<sup>er</sup> arrondissement ;
- Laurent FOURTUNE, directeur des projets d'investissement STIF ;
- Philippe PANERAI, architecte-urbaniste.
- Serge FEDERBUSCH, directeur général de la Sem Paris centre

*L'atelier était animé par Francis BEAUCIRE, professeurs des universités, Paris 1.*

*Mireille FERRI, vice-présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, était excusée.*

## **I. Introduction**

### **Francis BEAUCIRE**

Il serait souhaitable au cours de cette table ronde que l'on pose la question de la « plus-value » de la séance de cet après-midi. Il faudra donc veiller à éviter de tomber dans l'analyse détaillée des quatre projets qui ont été présentés. Il nous appartient en effet de nous poser à nouveau les questions de fond afin que les décideurs disposent une grille de lecture pour analyser ces projets.

Le quartier des Halles est un « haut lieu » dans la ville. Ce quartier présente aujourd'hui des dysfonctionnements et nous nous devons de tenter d'y remédier. Néanmoins, eu égard au lieu et à l'importance de l'enjeu urbain, il y a lieu de faire plus que remédier aux difficultés. En effet, le projet présente un véritable enjeu de stratégie et de positionnement de la ville de Paris vis-à-vis des autres grandes métropoles du monde.

Dans cette perspective, le quartier des Halles doit être appréhendé au regard de trois grandes échelles :

- **l'échelle locale**

Les Halles comptent 7 000 habitants et 16 000 personnes y travaillent. Autrement dit, 25 000 personnes vivent au quotidien dans ce quartier.

- **l'échelle régionale**

Les Halles restent l'une des principales portes d'entrée dans Paris *intra muros*. Il n'y a donc aucune raison d'exclure les habitants de l'agglomération parisienne et du centre du bassin parisien des réflexions sur l'aménagement des Halles. En effet, ces personnes doivent également pouvoir s'approprier ces lieux.

- **l'échelle nationale et internationale**

Les Halles sont en relation directe avec les aéroports parisiens. C'est un point d'émergence de tous les visiteurs de Paris, que ce soient les hommes d'affaires ou les touristes. Lorsque l'on sort du tunnel des Halles, on est en effet à 10-12 minutes à pied de hauts lieux du patrimoine (Beaubourg, Notre-Dame, etc.).

Ces trois échelles posent donc non seulement la question de l'aménagement des Halles, mais également la question de la représentation du lieu auprès d'un grand nombre de personnes. De l'image des Halles dépend en effet l'image de Paris tout entière.

En conclusion, il nous faudra prendre en compte ces trois dimensions dans ce projet d'urbanisme. La hiérarchisation de ces trois dimensions est extrêmement difficile à faire. Le fil conducteur devra peut-être être celui de la recherche difficile et peut-être utopique de la compatibilité entre ces trois échelles du « problème urbain » que représente le quartier des Halles. C'est une des difficultés épineuses que devra résoudre la gouvernance politique de Paris et des autres collectivités.

## **Philippe PANERAI**

Les Halles sont à la fois un quartier parisien et un centre métropolitain. A cela, il convient d'ajouter la dimension internationale, qui est, à mon sens, déjà comprise dans la dimension métropolitaine. Les Halles sont un quartier central, différent des autres quartiers parisiens. De ce point de vue, elles n'ont jamais été un « village » comme certains autres quartiers parisiens. Ce quartier a été, dès son origine, dédié au commerce. Il est situé à la croisée des grandes voies nord-sud et est-ouest de la ville. Cela en fait un lieu de passage presque obligatoire.

Le schéma de 1965 et la création du RER ont encore confirmé la vocation des Halles à jouer un rôle de lieu central. Ce quartier intéresse donc l'agglomération dans son ensemble. Aujourd'hui, 800 000 personnes transitent tous les jours dans les sous-sols du quartier. En effet, la station des Halles est le point de jonction de trois lignes de RER, de cinq lignes de métro et de lignes de bus. De plus, les Halles sont en relation directe avec :

- quatre des grandes gares parisiennes ;
- la majorité des grandes universités installées à Paris et hors de Paris (Orsay, Nanterre, etc.) ;
- la majorité des grands monuments culturels de la capitale ;
- les grands pôles économiques de la région parisienne (aéroport Charles De Gaulle, le pôle Massy-Saclay, Orly, etc.).

De fait, la dimension régionale de ce quartier est « incontournable ». Ainsi, la métropole ne doit plus être considérée *intra muros*, mais en prenant également en compte toute l'agglomération parisienne. Le nouveau quartier des Halles que nous construirons devra donc permettre d'accueillir autant de voyageurs quotidiens qu'il le fait aujourd'hui, tout en assurant une meilleure lisibilité de l'espace. En particulier, il faudra permettre aux voyageurs du métro et du RER de se repérer facilement en surface.

Il faudra en outre éviter de nuire au bien-être des 25 000 personnes qui vivent et travaillent dans le quartier et des très nombreux piétons qui traversent le quartier des Halles.

Par ailleurs, à travers un tel projet, il est bien évident que l'image de Paris est en jeu. Paris, capitale de la France, est et reste la plus grande ville de pays. De fait, une grande partie des échanges

commerciaux entre la France et l'étranger passe par le développement de Paris. Ainsi, la manière dont on améliore le quartier des Halles est également susceptible d'intéresser un certain nombre de transits internationaux.

En conclusion, il est important de rappeler que l'une des qualités de la région parisienne par rapport à d'autres grandes villes du monde est d'avoir un réseau de transport en commun relativement performant et dense, sans toutefois être excessivement onéreux. Ainsi, rénover les Halles, qui est le point central des transports en communs de la région parisienne, est extrêmement important, notamment pour l'image que la ville donne d'elle-même à l'étranger. En particulier, la qualité de ce réseau de transports en commun pourrait peser un jour dans la balance et permettre à Paris d'accueillir l'une des prochaines olympiades. En somme, les Halles ne doivent pas seulement fonctionner comme quartier, mais également comme pôle d'échange à l'échelle métropolitaine et à l'échelle internationale.

L'action sur le centre de Paris et sur le quartier des Halles doit s'inscrire dans la tradition. Cependant, il faut s'inscrire aussi dans une tradition, qui est celle de la modernité.

### **Laurent FORTUNE**

Je travaille au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, qui subventionne le service de transport en commun en Ile-de-France. En outre, ce syndicat investit dans les transports en vue de leur amélioration.

Du point de vue des transports, les Halles jouent un rôle clef. La gare des Halles est la première gare du réseau métropolitain et elle le restera pendant encore très longtemps, quel que soit le montant des investissements qui seront réalisés notamment en banlieue.

Aujourd'hui, la sécurité incendie peut être jugée convenable aux Halles. Néanmoins, il faudra profiter de la rénovation du site pour introduire le plus grand nombre possible de nouvelles technologies, notamment en matière de sécurité. C'est une des questions sur lesquelles le Syndicat des Transports d'Ile-de-France travaille aujourd'hui.

Il convient d'améliorer également d'autres aspects :

- la lisibilité de l'espace des Halles ;
- le « sentiment de sécurité ».

Sur ce dernier point, une fausse idée doit être levée : les Halles ne sont pas une gare ou un quartier dangereux comme nombre de personnes le pense. Le niveau de sécurité des Halles est tout à fait comparable à celui des autres points du réseau. En revanche, les personnes qui empruntent la gare des Halles ont généralement un sentiment d'insécurité. Ce sentiment est avant tout provoqué par la concentration de nombreuses personnes dans un même quartier, et par le fait que la rencontre de l'autre est souvent source d'inquiétude. Les agressions ne sont cependant pas plus nombreuses que dans les autres quartiers centraux des grandes villes européennes. En revanche, il est important d'améliorer la convivialité et la fonctionnalité du lieu de rendez-vous que représente le quartier des Halles.

On pourra améliorer le bien-être des usagers du métro en améliorant les « détails qui comptent » dans l'architecture du métro des Halles, et notamment :

- la maîtrise des espaces ;
- la mise en place de lieux de circulation et de rendez-vous.

## **II. Débat avec la salle**

### **De la salle**

J'ai suivi la présentation des projets par les architectes dans l'espace public. Pouvez-vous préciser quelles seront les principales modifications que propose d'apporter chacun des quatre projets architecturaux ?

Par ailleurs, tout au long des débats que j'ai suivis, notamment à l'Arsenal, j'ai entendu des commentaires attestant de préoccupations plutôt nationales que territoriales. J'ai entendu peu de commentaires sur la manière dont procèdent les autres territoires européens. Par exemple, comment fait Milan, qui connaît une circulation très importante dans sa région ? Comment fait Madrid ou Barcelone ? Ces exemples n'ont été que peu cités. Paris connaît un problème moderne : celui de la circulation et de la vitesse des rencontres entre les gens.

### **Pierre GRENET**

Nous tentons d'aborder des questions de stratégie urbaine. Je suis étonné du caractère « politiquement correct » des propos. Paris a connu récemment un changement de couleur politique. Nous avons donc une opportunité extraordinaire : nous pouvons tenter de remédier au véritable « massacre » qui a été fait des Halles il y a trente ans. Il faut donc à tout prix éviter de reproduire les erreurs du passé. Or il ne semble pas que la fonction commerciale du Forum des Halles soit remise en question. La construction du Forum des Halles s'est réalisée au détriment de la vie culturelle et sociale de ce quartier. Un autre massacre de ce type a été commis à Bercy, ce qui a conduit à priver Paris de véritables lieux d'échanges et de forums. Nous pouvons donc espérer que ce nouveau projet soit l'occasion de changer la situation des Halles. On peut souhaiter que ce lieu central de Paris puisse devenir un lieu de rencontre et même « d'agitation culturelle » et politique. En somme, je souhaiterais que nous parlions véritablement de politique urbaine.

### **Christian MERIC, SOS Paris**

Je suis très heureux de cette intervention. Il ne faut pas oublier que le quartier des Halles a véritablement été massacré il y a trente ans. Il faut que la municipalité change « l'horreur » qui a été faite à cette époque.

Par conséquent, deux questions importantes se posent aujourd'hui :

- une question d'urbanisme ;
- une question d'architecture.

Ces deux questions sont étroitement liées, car l'urbanisme du quartier ne saurait être véritablement amélioré sans être soutenu par un véritable projet architectural innovant et de qualité. En effet, les Halles est aujourd'hui un « horrible quartier ». Il convient donc d'en changer l'architecture en

profondeur. Le monument de Guggenheim à Bilbao est admirable. Néanmoins, le maire de Paris doit prendre la décision nécessaire de refondre l'architecture du quartier des Halles. Il faut que ce quartier soit amélioré par des bâtiments « nobles ». Autrement dit, il ne faut pas traiter que des questions d'urbanisme, mais également d'architecture.

### **Thierry BAUDOIN**

Je suis parisien et chercheur sur les métropoles. Nous ne devons pas oublier que le quartier des Halles est situé au cœur d'une métropole de plus de 10 millions d'habitants. Ce projet serait l'occasion de réfléchir au statut métropolitain de la ville de Paris. Une métropole ne doit pas se décrire seulement en termes quantitatifs (sécurité, etc.). Il faut en effet souligner qu'une métropole est également un acteur important d'une société postindustrielle. Elle devrait permettre beaucoup d'interaction et de coopération entre les citoyens. De ce point de vue, la rénovation du quartier des Halles est une opportunité extraordinaire pour repenser le rapport entre Paris et la banlieue notamment.

Or vis-à-vis de New York, Hambourg ou Barcelone, Paris ne brille guère. Par exemple, les résultats de la consultation ne sont pas satisfaisants, puisque finalement, seuls 12 500 personnes ont répondu au questionnaire (dont seulement 2 500 provenant de banlieue). La métropole semble absente des débats. Où est la véritable consultation ? Je crains que nous soyons en train de passer à côté d'une opportunité extraordinaire.

### **Gilles BEAUVAIS, association Paris des Halles**

Il faut se demander comment la gare des Halles permettra d'accueillir les voyageurs. Les Halles doivent être un lieu d'accueil pour les touristes. Ce projet ne doit pas être seulement marchand, mais il doit être « beau, grand et généreux ». Il doit avant tout être un projet « grandissant » pour la ville.

### **Guy BURGEL**

Nous sommes face à un projet extraordinairement compliqué, puisque nous sommes au centre d'une métropole agglomérée, ce qui est une caractéristique spatiale véritablement exceptionnelle à travers le monde. Nous devons donc parvenir à concilier le local et le global dans le centre de cette métropole que constitue le quartier des Halles.

De ce point de vue, une question importante se pose. Comment peut-on traduire en acte cette confrontation d'échelles et de dualités qui caractérise le quartier ? Des projets architecturaux nous ont bien été présentés, mais ce ne sont pas des projets de villes, ce qui pose un réel problème. C'est aux hommes de l'art et ensuite aux hommes politiques de régler ces difficultés. Tant que l'on opposera des projets d'architecture à d'autres projets d'architecture, il me semble que nous ferons fausse route.

## **Pierre MANSAT**

La multitude qui se retrouve aux Halles est une grande chance pour le quartier. Nous devons l'affirmer très fort et nous appuyer sur cette caractéristique pour construire notre projet. En effet, les Halles est un lieu de rencontre et de rassemblement de toutes les générations, mais c'est également le point de ralliement de toute la jeunesse francilienne, ce qui constitue une opportunité importante. Et c'est un lieu populaire, de brassage social. C'est une chance, et c'est génial.

C'est donc sur cette opportunité qu'il faut s'efforcer de construire le projet que nous mettrons en œuvre. Je rappelle à cet égard que le lieu le plus convivial de la dernière Nuit Blanche était le bal qui se tenait aux Halles.

Je souhaiterais également rappeler que les Halles sont dédiées au commerce depuis plusieurs siècles. Cela participe donc certainement de l'identité de ce quartier. Il faudrait néanmoins ouvrir des pistes des réflexions sur des alternatives à la fonction commerciale de ce quartier. Il serait par exemple possible de mettre en œuvre des activités à caractère musical ou culturel.

Par ailleurs, les Halles restent un lieu symbolique de la métropole. Il serait possible d'y installer un lieu de connaissance ouvert au grand public dédié à la rencontre et la consultation. Un lieu de ressources pour le professionnels : on pourrait y installer par exemple l'Institut de géographie.

## **Jean-François LEGARET**

Je partage ce point de vue. Les habitants du premier arrondissement ressentent que le projet de rénovation des Halles représente une véritable opportunité.

Aujourd'hui, nous sommes tous d'accord pour faire de nouveaux choix architecturaux. Ce projet ne doit pas s'inscrire dans le respect de la tradition, mais il doit en revanche être moderne et innovant tout en étant respectueux de l'Histoire. A cet égard, nous sommes confrontés à un certain nombre de contraintes urbanistiques. Par exemple, la gare RER, qui est l'une des plus grandes interconnexions du monde, ne pourra pas être implantée dans un autre lieu. Il sera sans doute impossible de déplacer le centre commercial. Ces éléments font partie des contraintes qui pèsent sur les choix que nous devons faire.

Le choix a été fait il y a trente de faire du quartier des Halles le nœud du réseau de métro et de RER de Paris. Pour ma part, je considère que l'intensité de vie et le brassage de population des Halles est une réelle opportunité. C'est un atout extraordinaire pour le centre de Paris. Il convient de s'appuyer sur cette opportunité.

## **Martine BILLARD, députée de la première circonscription de Paris**

La majorité des équipements des Halles est implantée en surface et en hauteur (à l'exception peut-être de la piscine des Halles). Nous devons donc nous interroger sur les échanges entre la surface et ce qui est en profondeur. Il me semble nécessaire de faciliter les échanges entre surface et sous-sol.

La place des lieux commerciaux doit également être mieux définie. En particulier, les Halles doivent-ils rester le lieu où viennent faire leurs courses les habitants de l'Ile-de-France ? Ne peut-

on pas imaginer que l'on puisse venir aux Halles pour d'autres motifs ? Autrement dit, faut-il augmenter ou non les surfaces commerciales du quartier ?

Enfin, la sécurité de la circulation des femmes doit faire l'objet d'une attention particulière : elles ne se sentent pas toujours en sécurité une fois la nuit tombée. Il serait par exemple souhaitable de réunir un panel de femmes utilisant les transports en commun pour les interroger sur tous ces « petits détails » qui doivent être améliorés dans la gare des Halles.

**Françoise THOMAS, association « Vivre dans le quartier des Halles – Montorgueil – Saint-Eustache – Montmartre »**

Je pense qu'aucun des habitants de Montorgueil ne voudrait le quitter. J'habite moi-même dans ce quartier depuis de nombreuses années.

Les Halles resteront sans doute toujours le lieu où arrivent les gens de banlieue et de province. Il convient donc de prendre en compte les avis de toutes les personnes qui transitent par ce quartier.

Quel que soit le projet qui sera retenu, il ne faut pas négliger de préserver les rues comme la rue Mont Orgueil. Il faut également penser à protéger le quartier dans son acception large (y compris les quartiers périphériques). Il faut que ce quartier conserve sa véritable identité.

**Elisabeth BOURGUINAT, association Accomplir**

La dimension métropolitaine du quartier est évidente. Elle tient notamment à la gare de RER. La gare des Halles est immense. D'importants investissements méritent donc d'y être consacrés.

Par ailleurs, il faut rappeler que ce quartier est de petite dimension. Peut-on donc véritablement imaginer y installer des projets ambitieux, comme un auditorium de 2 000 places ? Peut-on encore intensifier les équipements ou les commerces de ce quartier, qui est déjà encombré ? Le quartier est déjà au bord de la saturation.

Toutefois, s'il fallait installer de nouveaux espaces culturels, ma préférence irait à l'Université de Tous les Savoirs, plutôt qu'à un Centre de la Mode, comme il a déjà été question. On pourrait également faire une place à l'Institut de géographie. Cela aurait une grande signification symbolique : le Forum des Halles pourrait en effet devenir un véritable forum, c'est-à-dire un endroit où tout le monde peut se rencontrer pour débattre.

**Michèle COLIN, chercheur au CNRS**

Lors du débat à l'Arsenal, il a été souligné qu'aux Halles, le débat architectural avait pris le dessus sur tout autre projet. Nous en subissons les conséquences aujourd'hui. Nous connaissons aujourd'hui une nouvelle querelle des Anciens et des Modernes. Nous connaissons des dysfonctionnements nombreux (risque, insécurité, etc.). Un risque clairement identifié est la présence des jeunes de banlieues. Nous devons donc nous donner les moyens d'accueillir cette jeunesse.

## **Alexandre PALERTE**

Depuis le début des débats, les interventions me semblent essentiellement axée sur la dimension « globale » que doit revêtir le projet des Halles. Je pense pour ma part, en tant qu'habitant de ce quartier, que nous devons réfléchir à la préservation d'une véritable vie de quartier. En particulier, la gare des Halles doit participer de la vie du quartier.

## **Philippe CAUVIN, directeur de l'agence de la mobilité de la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, s'exprimant à titre personnel.**

J'habite la banlieue et je travaille dans le quartier des Halles. J'ai interrogé mes enfants sur leur perception de ce quartier. Ils m'ont répondu que le quartier des Halles est une entrée dans Paris, à proximité d'endroits « incontournables », comme le Louvre, Beaubourg ou le Palais Royal et le Jardin des Tuileries. Mais les Halles présentent également des équipements et des commerces destinés aux jeunes et que l'on ne trouve pas en banlieue : la Fnac, par exemple. Or chacun de ces lieux est facilement accessible depuis la banlieue grâce aux transports en commun.

Les jeunes souhaiteraient pouvoir encore plus fréquenter cette gare, ce qui doit conduire à améliorer la sécurité de cette gare, notamment le soir. Il faudrait la rendre plus fonctionnelle et plus sûre. Elle doit également permettre de redécouvrir Paris sans que l'on ait besoin de consommer.

Enfin, je travaille aux Halles. J'attends donc de trouver des facilités de transport en surface, une circulation automobile réduite. Je souhaiterais pouvoir trouver des commerces de proximité en surface.

## **Denis BAUPIN**

J'ai longtemps habité en banlieue, et l'endroit que je connaissais le mieux à Paris était à l'époque la gare des Halles. Elle faisait partie de mon quotidien. Je pense donc que nous ne saurions pas élaborer un projet viable qui soit véritablement régional, sans tenir compte dans le même temps de la nécessité de la vie de quartier. Il faudrait favoriser les échanges entre la surface et le sous-sol. Pour sortir, on est presque obligé de traverser le centre commercial. C'est l'un des enjeux des choix que nous devons faire concernant les Halles. Fera-t-on de nouvelles ouvertures permettant d'accéder au quartier depuis la gare.

Par ailleurs, *quid* des liaisons entre le quartier des Halles et les quartiers limitrophes ? A cet égard, veut-on conserver une circulation automobile importante ou y substituer un réseau de transport en commun ?

## **Serge FEDERBUSCH**

Je voudrais revenir sur la question de la dualité entre projet urbain et projet architectural pour rappeler que la corrélation entre ces deux dimensions a bien évidemment été prise en compte dès le début du projet. Ainsi, des études ont été réalisées sur la gestion urbaine du quartier, les circulations piétonnes, cyclistes et automobiles en surface, etc. Par ailleurs les quatre propositions issues des études de définition apportent des réponses urbaines à un programme qui posait les questions en ces

termes. Ces aspects seront donc pris en compte dans les décisions que les élus prendront ainsi que dans la mise en œuvre future de ou des propositions retenues.

### **Gilles PIERRET, directeur de la Médiathèque municipale de Paris**

Je suis directeur de la Médiathèque municipale de Paris. La Médiathèque n'est pas établissement de proximité. En effet, seuls 10 % des usagers sont issus du premier arrondissement et 40 % viennent de banlieue. Il convient de repenser la configuration de l'établissement, qui est sous-dimensionné. La Médiathèque permet un véritable brassage des publics (chercheurs et grand public). Elle doit aujourd'hui évoluer pour éviter l'asphyxie. Il faut notamment améliorer les conditions d'accueil et la convivialité de notre établissement. Enfin, il faudrait travailler sur la question de la complémentarité des équipements (médiathèque, bibliothèque, etc.). Il faudrait faire jouer les synergies entre les établissements qui ont la même vocation.

Par ailleurs, nous apprécierions, nous qui travaillons en sous-sol, de pouvoir bénéficier sur notre lieu de travail d'une ouverture vers le ciel.

### **Edith GIRARD, architecte**

Tout le monde l'a souligné, les Halles représentent une opportunité formidable de combiner les dimensions locale, régionale et planétaire. Nous ne devons donc pas manquer cette opportunité. De ce point de vue, nous devrions pouvoir inventer quelque chose de plus innovant que les Halles actuelles qui ne sont que l'association d'un *mall* commercial et d'un jardin. Nous devons inventer un nouvel espace qui puisse être clairement identifié et dont la définition ne soit pas ambiguë, ce qui n'est pas le cas de l'actuel Forum des halles, qui reste dédié en priorité au commerce. A quoi ce lieu ressemblera-t-il ? Comment pourra-t-on l'appeler ? On peut même se demander si l'on a besoin d'un jardin aux Halles.

### **Jean-François LEGARET**

L'implantation d'une zone commerciale n'entre pas en contradiction avec la création d'un jardin. Nous devons sans doute conserver au centre de Paris un petit jardin de proximité. Cela me semble une exigence *a minima*. Par ailleurs, les Halles est un des endroits où il y a le plus grand nombre de salles de cinéma dans Paris.

Par ailleurs, dans le marché de définition, la Ville a indiqué certaines contraintes (comme le conservatoire). Néanmoins, les architectes et les concepteurs ont les mains libres dans leurs propositions. A ce stade, ils n'ont pas encore proposé d'idée forte ou qui s'impose d'elle-même du point de vue d'un équipement métropolitain sur le site. Nous devons donc continuer à alimenter notre réflexion en tenant compte de toutes les idées qui peuvent être émises. Le projet doit prendre la forme d'un véritable concours d'idée et être porté par les Parisiens.

### **Laurent FORTUNE**

Je suis très frappé de constater que nos débats ne semblent pas tenir suffisamment compte des gens qui travaillent dans le quartier. La localisation des emplois est pourtant l'un des principaux facteurs

d'utilisation des transports en commun. Ce point ne peut donc pas être éludé, au regard de la place qu'occupe la gare RER dans le quartier.

**Robert ALLEZAUD, Forum social local**

Il serait souhaitable à mon sens de faire des Halles un lieu d'espace central, permettant des rencontres et des débats.

La Région semble peu impliquée dans le projet, quoi qu'elle en dise, ce qui n'est pas sans m'étonner. Par exemple, combien d'associations régionales sont présentes ?

**Marc-Ambroise RENDU, président de l'association Ile-de-France Environnement**

Je suis Président d'Ile-de-France Environnement, qui regroupe 360 associations régionales, et je dois dire que ce débat ne me semble être qu'un débat « parisiano-parisien ». Les Halles ne représentent pas un projet régional, puisque sur les 800 000 personnes qui transitent par la gare RER, seules 15 % sortent par les Halles<sup>1</sup>. Il existe de nombreux autres projets urbains à auxquels la Région doit accorder la priorité (comme Boulogne-Billancourt).

**Jean-François LEGARET**

Nous n'avons jamais prétendu que les Halles étaient le seul endroit de Paris qui mérite une intervention urbaine. Néanmoins, nous ne pouvons pas laisser certains des équipements du quartier des Halles continuer à se dégrader comme c'est le cas actuellement. En tout cas, le Forum des Halles reste et restera la plus grande porte de Paris. Je pense donc que la Région ne doit pas négliger l'importance de notre projet.

---

<sup>1</sup> Note de la Sem Paris centre : 800 000 personnes transitent chaque jour par le pôle de transport de Châtelet – les Halles, dont 500 000 pour la seule salle d'échanges du RER. 150 000 personnes sortent du pôle d'échanges chaque jour.

# Un espace public au cœur de Paris

## Atelier n°2

*Participaient à l'atelier :*

- *Jean-Pierre CAFFET, adjoint au maire, chargé de l'urbanisme et de l'architecture ;*
- *Yves CONTASSOT, adjoint au maire, chargé de l'environnement, de la propreté, des espaces verts et du traitement des déchets ;*
- *Sophie BODY-GENDROT, Professeur des Universités, directrice du centre d'études urbaines Sorbonne Paris IV et CNRS.*
  
- *Lise MESLIAND, directrice de l'aménagement, Sem Paris centre*

*L'atelier était animé par François GRETHER, architecte urbaniste.*

## **I. Introduction**

### **François GRETHER, Architecte urbaniste**

L'objectif des ateliers de cet après-midi est de vous permettre d'exprimer très librement vos points de vue, vos remarques et vos réflexions sur le projet des Halles. Il ne s'agit pas de choisir entre les quatre propositions qui ont été retenues, mais d'apporter des observations et des commentaires qui nous seront utiles en vue de l'approfondissement et de la mise en œuvre du projet.

Le thème de notre atelier est « un espace public au cœur de Paris ». Avant de vous donner la parole, j'aimerais revenir sur la notion d'espace public. C'est une question déterminante pour tous les projets urbains ; c'est particulièrement vrai pour celui-ci, Les Halles se trouvant au centre de l'agglomération parisienne. En premier lieu, il importe de définir la notion d'espace public, qui recouvre plusieurs aspects.

D'une manière générale, un espace public est à la fois :

- **un espace de voie publique**  
C'est l'espace collectif par excellence. Il est caractérisé par une certaine permanence dans son organisation générale, même s'il peut aussi évoluer en fonction des époques et des interventions mises en œuvre.
- **un espace préservant la présence du végétal, c'est-à-dire des espaces verts et des jardins**  
C'est une dimension essentielle, car il s'agit aujourd'hui d'une des principales demandes des habitants des grandes villes ; des enquêtes l'ont démontré. La population souhaite que des végétaux soient présents partout, y compris dans les centres villes. Les jardins peuvent avoir différentes formes ; ainsi, nous devons prendre un certain nombre d'orientations sur leur contenu, leur disposition et leur fonctionnement, sachant que dans le cas des Halles, le jardin est fréquenté par un public nombreux et divers.

En ce qui concerne le cas particulier des Halles, la notion d'espace public renvoie aussi à deux autres composantes, elles aussi essentielles :

- **les moyens de transports**

Des flux considérables passent chaque jour par Les Halles. Nous devons établir une relation aussi claire et simple que possible entre cet aspect et les autres dimensions de cet espace.

- **un espace sur plusieurs niveaux, qui dessert de nombreux services et commerces**

La problématique de la rénovation du quartier est d'autant plus complexe qu'une partie de cet espace public est souterrain.

Bien sûr, ces quatre dimensions de la notion d'espace public sont liées et doivent être articulées entre elles.

**Sophie BODY-GENDROT, Professeur des universités, directrice du centre d'études urbaines Sorbonne Paris IV et CNRS**

S'agissant des nouveaux espaces urbains, les réponses à apporter sont nécessairement complexes. Lorsqu'un quartier est à repenser, des utopies apparaissent, et l'on souhaite qu'il puisse être à la fois un lieu de culture, de loisirs et de mieux-être, sans pour autant négliger l'amélioration des réseaux de transports. Toute la difficulté consiste ensuite à traduire l'utopie sous forme de projet réaliste et concret, *via* un processus démocratique. En effet, les choix effectués dans ce domaine s'imposent de façon définitive, ou du moins pour plusieurs décennies. Aussi il est essentiel d'envisager sereinement toutes les possibilités avant d'arrêter un choix. Pour le projet des Halles, le public a été très largement consulté, et le débat continue.

Comment penser un espace public au cœur de Paris ? Afin d'approfondir cette question, j'ai adopté une démarche comparative, ce qui permet de transposer des idées ou des expériences mises en œuvre dans d'autres villes, d'en tirer des enseignements et de les adapter au contexte présent. J'ai notamment assisté, au printemps dernier, à des réunions portant sur la reconstruction de *Ground zero* à New York à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Comme pour le projet des Halles, de nombreux sujets ont été abordés : les transports, la circulation, les constructions les espaces culturels, etc.

Plus généralement, les réflexions menées faisaient référence à la fonction d'un espace public. Dans un espace public, les usagers doivent pouvoir se promener, flâner, se distraire, faire leurs courses, se reposer ou encore se déplacer. A New York, comme à Paris, la population a été consultée sur ce sujet et les architectes ont fait évoluer leurs projets en fonction des suggestions qu'ils recevaient. Il ressort des observations de la population qu'un espace public doit être attractif et inspirer une certaine sérénité ; la dimension culturelle doit également être prise en compte. En outre, dans les grandes capitales, il est nécessaire que plusieurs « micro-mondes » puissent s'entrechoquer et que la diversité soit préservée. Ainsi, dans le quartier des Halles, des populations très différentes se côtoient : des habitants du quartier, de la banlieue, des touristes, des hommes d'affaires, etc. Enfin, il apparaît que l'image d'une ville ou d'un quartier peut changer ; nous devons réfléchir sur cet aspect.

Par ailleurs, un espace public doit être un lieu où les usagers sont en sécurité et se sentent en sécurité ; c'est une question primordiale, qui ne doit en aucun cas être négligée. La sécurité est l'affaire de tous ; la consultation des citoyens sur cet enjeu me paraît donc indispensable. Or il est à

noter que le sentiment d'insécurité est souvent distinct de l'insécurité objectivement constatée dans un lieu donné. Par exemple, les aéroports, qui sont des lieux à haut risque, côtoyés par des milliers de personnes, n'inspirent pas d'appréhension. Le sentiment de sécurité est lié aux problématiques de l'éclairage, mais aussi de la signalisation : les usagers doivent pouvoir se repérer facilement dans le quartier des Halles. La sonorisation doit également être étudiée dans cette optique. Les pouvoirs publics et les stratèges urbains sont donc concernés au premier chef par les questions de sécurité ; il est indispensable de les prendre en compte pour que les usagers fréquentent ce lieu avec plaisir.

Enfin, un espace public c'est la possibilité pour tous de dialoguer, d'interagir et de « vivre ensemble ». Par exemple, si un lieu est spontanément choisi pour des célébrations, cela signifie qu'il existe une réelle aspiration à être ensemble dans cet espace. Cela rejoint la notion de citoyenneté. Cet aspect est particulièrement présent dans les villes historiques européennes comme Paris, qui sont des espaces ouverts au monde, porteurs de sens et d'imaginaire. Paris, qui concentre des populations diverses, est le lieu d'utopies et de projets débordant de vitalité. Pour terminer, je citerai Italo Calvino : « *Avec les villes, il en est comme avec les rêves : tout ce qui est imaginable peut être rêvé, mais même le rêve le plus inattendu est un rébus, qui cache une peur ou un désir* ». A nous de jouer aujourd'hui pour qu'au cœur de Paris, ce soit le désir qui l'emporte.

## **II. Débat**

### **De la salle**

J'ai remarqué que dans les projets de grande ampleur, la coordination entre les différents aspects techniques n'était pas toujours optimale. En conséquence, les usagers sont souvent confrontés à des courants d'air importants dans des espaces publics récemment construits ou réaménagés. En ce qui concerne le projet des Halles, la question des vents a-t-elle été étudiée ?

### **Yves CONTASSOT**

Il est exact que cet élément est souvent oublié ; nous devons nous pencher sur cette question avant d'entreprendre les travaux. Ceci étant, vous devez savoir que nous ne pourrions pas éliminer tous les courants d'air dans l'espace des Halles.

### **De la salle**

Les 800 000 personnes qui transitent chaque jour par Les Halles sont-elles toutes concernées par les équipements du Forum et du quartier, indépendamment des équipements de la RATP proprement dite ?

### **François GREThER**

Je crois savoir que parmi les 800 000 personnes qui utilisent les transports et passent par Les Halles, environ 130 000 sortent dans le quartier et en utilisent les équipements. Par ailleurs, nous

savons que la grande majorité de la clientèle du centre commercial (environ 80 %) vient par les transports.

### **Jean-Pierre CAFFET**

Effectivement, la majorité de ces 800 000 personnes se contentent de transiter par Les Halles. Il s'agit avant tout d'une plate-forme de transports tout à fait stratégique : c'est l'un des nœuds les plus importants du réseau de transports parisien. En semaine, environ 100 à 120 000 personnes fréquentent chaque jour le centre commercial et les espaces publics environnants ; les usagers de ces équipements sont encore plus nombreux le week-end. Dans cette optique, nous nous préoccupons de l'accessibilité, du confort et de la sécurité pour les centaines de milliers de personnes qui fréquentent quotidiennement cet espace.

### **De la salle**

A mon sens, certains axes de circulation du quartier sont stratégiques et doivent impérativement être maintenus. Par exemple, la rue Turbigo permet aux automobilistes venant du Nord-Est de Paris d'accéder aux quartiers du centre. Aujourd'hui, les difficultés de circulation sont déjà importantes dans le centre de Paris ; de fait, il me paraît essentiel, dans le cadre des nouveaux aménagements, que les véhicules puissent rejoindre le Louvre *via* la rue Turbigo.

### **De la salle**

A mon sens, il serait souhaitable d'améliorer les voiries souterraines du quartier des Halles, et en particulier la signalisation. Quant au jardin, il me paraît répondre aux attentes des habitants en la matière. C'est un lieu vivant : le samedi, des gens y emmènent leurs enfants ou viennent jouer à la pétanque ; d'autres personnes se promènent dans cet espace ou y transitent. D'une manière générale, le jardin doit répondre à la fois aux besoins des habitants du quartier et à un besoin plus global d'espace public. Certains aspects fonctionnent très bien ; dans d'autres domaines, j'ai constaté des dysfonctionnements. En somme, nous devons repenser cet espace en tenant compte des contraintes techniques, mais sans détruire ce qui fonctionne aujourd'hui de manière satisfaisante.

### **Jean-Pierre CAFFET**

Pour ma part, j'ai constaté que les voiries souterraines – que j'emprunte régulièrement – étaient assez peu utilisées. De fait, leur fermeture aurait *a priori* très peu de répercussions en termes de circulation et de nuisances automobiles en surface. Des études ont d'ailleurs montré que le report de circulation sur la voirie de surface serait modéré, même en cas de fermeture totale. Nous n'avons pas encore pris de décision dans ce domaine, mais il est clair qu'une fermeture partielle de ces voies de circulation pourrait être envisagée. Dans tous les cas, il est évident que nous devons préserver la desserte des aires de livraisons et des parkings, et l'accès aux véhicules de secours.

### **Yves CONTASSOT**

S'agissant du jardin des Halles, la situation actuelle est plutôt satisfaisante, sauf au niveau du transit et de la circulation : à certains endroits, il est difficile de traverser ce jardin. La question de la voirie

souterraine pose de réels problèmes pour le jardin, à la fois en termes d'accessibilité, d'esthétique et de nuisances sonores. Toutefois, il est clair que certaines idées reçues sur cet espace vert, qui serait un endroit « mal fréquenté », ne correspondent absolument pas à la réalité. Enfin, en ce qui concerne les changements à mettre en œuvre, il me semble que certains éléments n'ont pas leur place dans le jardin des Halles ; par exemple, certaines serres entraînent une surconsommation d'énergie.

### **Christian JOLLIN, président de l'association des piétons des rues Française, Mauconseil et Montorgueil**

Je suis président de l'association des piétons des rues Française, Mauconseil et Montorgueil. Ma question concerne la prise en compte de certains espaces en tant qu'espaces verts. Peut-on réellement considérer que des surfaces qui se trouvent sur le toit des immeubles sont des espaces verts ? De même, des surfaces plantées au pied des immeubles, visibles seulement par les habitants de l'immeuble concerné, ont parfois été comptabilisées comme des espaces verts, ce qui me paraît abusif puisque les riverains n'en profitent pas. Par ailleurs, j'estime que si une surface plantée est couverte, ce n'est plus espace vert mais une serre ; en effet, les plantes doivent être arrosées et éclairées artificiellement. Ainsi, il me paraît souhaitable de prendre en compte cette question de la définition des espaces verts dans le projet des Halles.

### **Yves CONTASSOT**

Effectivement, tous les espaces verts ne sont pas équivalents. Ils sont complémentaires et correspondent à des usages différents. Certains sont accessibles et d'autres non ; ces deux catégories d'espaces plantés sont utiles. De très beaux espaces verts peuvent être réalisés sur des toits, et de nombreux habitants aiment regarder la ville d'en haut. Certes, il n'est pas envisageable d'implanter des espaces verts uniquement sur des toits. Par ailleurs, ces surfaces doivent être correctement gérées ; il convient de faire preuve de prudence dans ce domaine, pour que les racines des végétaux plantés sur le toit ne mettent pas en péril la solidité de l'édifice. S'agissant des jardins couverts, je tiens à préciser qu'un jardin sous une verrière n'est pas nécessairement une serre ; cela dépend de la disposition des lieux, et il est tout à fait possible que ce type de jardin soit éclairé uniquement par de la lumière naturelle.

### **De la salle**

Je représente l'association Petite Enfance à Paris, et j'aimerais savoir quelle sera la place de la petite enfance dans le projet des Halles.

### **Jean-Pierre CAFFET**

D'une manière générale, Paris est en retard pour les équipements de la petite enfance. Nous essayons de combler ce retard en tenant compte des besoins et des priorités, c'est-à-dire des capacités des équipements existants dans les différents arrondissements et quartiers au regard du nombre d'enfants de moins de trois ans. Or il apparaît que dans le quartier des Halles, le besoin en matière d'équipements petite enfance n'est pas prioritaire ; à court terme, nous n'avons donc pas de projet dans ce domaine.

## **De la salle**

Vous avez évoqué les quatre dimensions d'un espace public. Or jusqu'à présent, les usagers ont souffert de la stratification dans le fonctionnement de cet espace, et du cloisonnement entre les différentes fonctions (centre commercial, espace piéton de surface, etc.). De fait, pour que le quartier des Halles devienne véritablement un espace public, il serait souhaitable que le futur projet réussisse à intégrer autant que faire se peut ces différentes dimensions et à créer un espace multidimensionnel. Par exemple, un espace de transport n'est pas seulement un lieu de circulation. Certains rêvent que toutes les fonctions soient accessibles partout, afin que les usagers puissent, dans un même espace, utiliser les transports, faire des achats, accéder à des lieux de culture, etc.

## **Jean-Pierre CAFFET**

A mon sens, nous devons intégrer les différentes dimensions du quartier, en ce sens que nous devons développer les interfaces entre les divers espaces. En particulier, il apparaît que le sol et le sous-sol ne sont aujourd'hui pas suffisamment reliés, ce qui pose certains problèmes de sécurité. Ainsi, l'une des idées mises en avant dans le projet des Halles consiste à multiplier les accès entre le sous-sol et la surface, ce qui facilitera le transit et améliorera la sécurité, grâce à une plus grande transparence.

D'une manière générale, les usagers doivent pouvoir passer facilement d'un espace à l'autre, afin de profiter de toutes les dimensions du quartier. Pour autant, cela ne signifie pas que nous cherchons à mettre en place un espace unique multidimensionnel. Par exemple, certaines voies resteront dédiés à la circulation et ne seront pas accessibles aux piétons. Dans un espace public, nous avons aussi besoin d'ordre, afin que le partage de l'espace entre les différents usagers soit harmonieux.

En somme, nous recherchons effectivement un décroisonnement entre les différents espaces, qui ne doivent pas être totalement hermétiques. Ceci étant, il n'est pas question de mélanger toutes les fonctions d'un espace public dans un même lieu totalement perméable : cela aboutirait à la confusion et au chaos.

## **Yves CONTASSOT**

Je partage l'analyse de Jean-Pierre Caffet : il n'est pas envisageable de pouvoir tout faire dans tous les espaces. En particulier, un espace vert n'est pas un espace de transit ni un espace commercial ; le jardin doit rester un lieu de calme, interdit aux commerces et aux deux-roues. En outre, dans les espaces verts, nous devons exclure certains usages de l'espace pour préserver la biodiversité ; cela fait partie de notre responsabilité.

## **De la salle**

Pour ma part, je défends la densité. Il me paraît très important que les Halles soient gérées en fonction de cette densité, et qu'elle soit mise en valeur et développée.

## **François WEIL, président de l'association Accomplir**

Je suis président d'un collectif d'associations des Halles, et nous défendons le point de vue inverse. Nous considérons qu'il est primordial de prévoir des espaces vides aux Halles, et que le jardin est un élément indispensable à tout projet de refonte du quartier. En effet, la présence d'espaces vides est essentielle dans tous les quartiers, et en particulier dans celui des Halles, qui est un secteur très densément peuplé et très fréquenté. Par ailleurs, j'estime qu'en l'état actuel, le jardin est morcelé et mal organisé. Il est donc tout à fait perfectible, et nous ne pouvons pas nous contenter du *statu quo* dans ce domaine.

## **Jean-Pierre CAFFET**

Notre point de vue sur cette question est pragmatique et non pas idéologique ; nous devons rechercher des solutions de compromis permettant de trouver un équilibre pour chaque quartier. D'une part, le besoin de logements est considérable à Paris ; nous ne pouvons pas maintenir les friches importantes qui existent dans certains arrondissements. D'autre part, nous constatons que dans d'autres quartiers – notamment celui des Halles – la densité du bâti est déjà suffisamment élevée, voire excessive. De fait, nous considérons que le jardin doit impérativement être préservé.

## **De la salle**

Pour mettre en œuvre le projet des Halles, avez-vous l'intention de couper des arbres ? Aurons-nous dans le quartier un grand chantier sans jardin pendant des années ? Par ailleurs, envisagez-vous de planter sur les toits du gazon en rouleaux, qui sèche en quelques semaines ?

## **Yves CONTASSOT**

Nous ne souhaitons évidemment pas raser des arbres déjà âgés pour en planter d'autres ; cela n'aurait aucun sens. D'une manière générale, les projets doivent tenir compte des arbres en place et s'adapter à l'espace existant, qui n'est pas un terrain vierge. Toutefois, il existe quelques exceptions à ce principe ; les arbres ne sont de toute façon pas éternels, et certains des arbres que nous avons coupés dans Paris étaient en train de mourir. En ce qui concerne votre remarque sur le gazon en rouleaux, je tiens à souligner qu'il existe aujourd'hui des techniques beaucoup plus performantes pour l'implantation de végétation sur les toits.

## **De la salle**

Nous avons entendu dire que certains arbres du jardin des Halles pourraient être déplacés dans le cadre du projet ; qu'en est-il ?

## **Yves CONTASSOT**

Ce n'est pas invraisemblable. Si des arbres sont déplacés, nous mettrons en œuvre les moyens techniques adéquats : il convient de déplacer avec l'arbre une motte de terre suffisante pour ne pas trop endommager les racines. Bien sûr, nous essaierons de limiter ce type de pratiques, et d'organiser, dans la mesure du possible, les jardins autour des arbres existants.

## **De la salle**

Je suis géographe urbaniste, et je m'intéresse particulièrement à la question des interfaces entre les quatre niveaux d'espaces publics, qui me paraît essentielle dans le contexte de ce projet de refonte du quartier des Halles. Par exemple, l'interface entre la gare RATP et le centre commercial est aujourd'hui un espace plutôt triste ; de même, les entrées et les sorties de parkings devraient être repensées.

## **De la salle**

Le jardin des Halles souffre aujourd'hui d'une image relativement négative. Quels sont vos projets en vue de la sécurisation du jardin ?

## **Yves CONTASSOT**

La solution consistant à fermer les jardins publics par des grilles a été évoquée. Pour ma part, je n'y suis pas favorable, car je pense que cette démarche n'est pas efficace. D'abord, la présence de grilles n'a jamais empêché pas les personnes qui souhaitent entrer dans les espaces verts la nuit de le faire. Nous constatons que dans les espaces verts qui restent ouverts la nuit, les problèmes de sécurité ne sont pas plus fréquents qu'ailleurs. D'une manière générale, est-il pertinent de chercher à interdire l'accès aux jardins la nuit, c'est-à-dire de les considérer comme un espace distinct du reste de la ville ?

Par ailleurs, nous devons travailler sur l'éclairage et le cheminement dans les espaces verts la nuit. Ceci étant, un jardin ne doit pas être trop éclairé durant la nuit : cela empêcherait la faune et la flore de s'y développer normalement. Pour en revenir au jardin des Halles, il est établi que ce n'est pas un endroit particulièrement dangereux : par exemple, il est beaucoup moins dangereux que certaines rues des quartiers avoisinants.

## **De la salle**

Je suis architecte urbaniste. Je rappelle que l'élaboration du projet des Halles a d'abord été motivée par le sentiment d'insécurité dans ce quartier. A mon sens, cette problématique n'est pas suffisamment prise en compte dans les différents projets, notamment par rapport à la question des voies de circulation et de la lumière naturelle.

## **Yves CONTASSOT**

S'agissant de la lumière naturelle, des techniques permettent désormais d'amener davantage de lumière dans des espaces souterrains.

## **De la salle**

J'habite la rue Rambuteau et j'adore le jardin des Halles ; j'ai le sentiment que beaucoup d'habitants du quartier trouvent ce jardin formidable. Je ne comprends pas pourquoi les différents projets prévoient la création d'un autre jardin, alors que celui-ci existe déjà et répond aux besoins

des habitants. De plus, ce projet sera forcément financé par nos impôts locaux. Or certains habitants du quartier rencontrent déjà des difficultés financières en raison du niveau élevé des loyers ; ils sont extrêmement inquiets de la perspective d'une augmentation des impôts locaux. D'une manière générale, le projet des Halles ne doit pas avoir pour conséquence de refouler vers les banlieues les habitants du quartier appartenant aux classes moyennes.

### **De la salle**

Dans les quatre projets présentés, des termes comme « axe lumineux » ou « animation » apparaissent à de multiples reprises. Que signifie la notion d'animation pour un jardin ? Comme l'a souligné un intervenant, nous avons besoin d'espaces vides, et ils tendent à disparaître de plus en plus. Nous n'avons pas nécessairement besoin d'« animations » visuelles ou sonores ; en particulier, le jardin doit rester un lieu de calme.

### **Yves CONTASSOT**

Le terme « animation » désigne aussi l'organisation et la conception de l'espace. Par exemple, pour le jardin, où faut-il positionner les jeux pour les enfants et les chemins ? Il est clair que le jardin doit rester un espace préservé, à l'écart d'activités trop bruyantes ; de fait, il ne s'agit pas nécessairement de musiques, de lumières, de commerces ou d'activités, mais simplement de l'agencement des lieux.

### **De la salle**

J'ai constaté que les petits jardins du quartier des Halles étaient très fréquentés par les jeunes enfants et leurs parents. Or la natalité a beaucoup augmenté ces dernières années, y compris dans le centre de Paris ; de fait, j'aimerais que la place de l'enfant soit pleinement reconnue dans le projet des Halles. D'une manière générale, les jardins sont des endroits privilégiés pour les enfants ; ils sont importants pour leur épanouissement.

### **Yves CONTASSOT**

Il n'est évidemment pas question de supprimer les jardins, qui sont effectivement des lieux essentiels pour les enfants. Nous avons étudié le cahier des charges dans ce sens : ainsi, tous les projets prévoient le maintien des espaces verts.

### **De la salle**

J'aimerais revenir sur la question de la voirie souterraine. Elle est déjà empruntée par un certain nombre de véhicules, mais la signalisation laisse réellement à désirer. Ainsi, seuls les habitants du quartier et les « habitués » peuvent y trouver leur chemin. Or le développement de cette voirie souterraine pourrait permettre de limiter les difficultés de circulation dans ce quartier.

## **Yves CONTASSOT**

La plupart des utilisateurs de la voirie souterraine n'effectuent pas de grand transit, de banlieue à banlieue par exemple, mais plutôt des trajets d'un arrondissement de Paris à un autre. Mais votre question s'inscrit dans une problématique plus large : d'une manière générale, nous cherchons à limiter la circulation automobile dans Paris. Nous ne souhaitons donc pas la faciliter en développant la voirie souterraine. En outre, les véhicules qui roulent sur ces voies souterraines vont souvent beaucoup plus vite qu'en surface ; ils sont donc nettement plus polluants.

### **De la salle**

Dans un espace public, il est essentiel de disposer d'une certaine liberté d'usage. Or aujourd'hui, les personnes qui arrivent par les transports en commun et veulent se promener dans le quartier des Halles sont quasiment obligées de transiter par le centre commercial.

## **Yves CONTASSOT**

Je partage votre point de vue : effectivement, les usagers doivent pouvoir sortir de la gare RATP sans passer par un espace commercial.

## **Jean-Pierre CAFFET**

Là encore, j'aimerais aborder ce problème sans idéologie particulière. Force est de constater qu'au départ, l'espace a été conçu avec des accès au réseau de transports *via* le centre commercial. Est-ce à dire qu'il faut fermer ces accès ? Une autre solution consisterait à ajouter d'autres accès, qui ne transiteraient pas par le centre commercial. Pour ma part, je préfère cette seconde solution : les commerces, qui sont d'ailleurs très fréquentés, sont utiles et font partie de l'animation du quartier. Le centre commercial n'est ni laid ni désagréable ; en outre, nous n'avons pas à obliger les usagers à faire un détour s'ils souhaitent y accéder.

### **De la salle**

Pour moi, le fait de longer des boutiques n'est pas gênant, et c'est préférable à un long couloir de métro désert.

### **De la salle**

J'aimerais rappeler que de nombreux SDF vivent dans le quartier des Halles. Ces personnes qui vivent dans la rue, en particulier les femmes, ne doivent pas être oubliées.

### **III. Conclusions**

#### **De la salle**

La Mairie de Paris souhaite accomplir un geste architectural ; encore faut-il que cela ne détruise pas les réalisations architecturales existantes. D'une manière générale, il a beaucoup été question d'espace au cours de cet atelier ; il convient aussi de prendre en compte la notion d'espace au sens premier du terme, c'est-à-dire au sens d'espace de vue. La ville est belle ; de fait, il est essentiel de limiter le développement de constructions qui obstruent la vue.

#### **Gilles POURBAIX, association Accomplir**

Il a beaucoup été question de sécurité. Or je tiens à signaler dans le quartier des Halles, le problème de l'insécurité est quasiment inexistant. Par ailleurs, il me semble que les habitants du quartier ne veulent pas de perméabilité entre les différents espaces des Halles ; si ce lieu fonctionne globalement de façon satisfaisante, c'est précisément parce que les différents espaces sont bien définis. S'agissant de l'introduction de la lumière naturelle dans les sous-sols, cela me paraît relativement illusoire. Enfin, les habitants du quartier rencontrent quotidiennement des habitants des banlieues ; la mixité du quartier existe, fonctionne bien et doit être préservée.

#### **Un habitant de banlieue parisienne**

A mon sens, il serait souhaitable de simplifier le quartier des Halles, qui est aujourd'hui complexe et difficile à appréhender. Les personnes qui ne le connaissent pas ont du mal à s'y retrouver, notamment parce que la signalisation est insuffisante. La simplification de cet espace pourrait également permettre de limiter le coût du projet.

#### **Sophie BODY-GENDROT**

De nombreux intervenants ont précisé qu'ils habitaient le quartier. Or si nous cherchons à faire du quartier des Halles « un espace public au cœur de Paris », cela signifie aussi que le projet ne doit pas seulement satisfaire les habitants du quartier, mais aussi l'ensemble des usagers, dans un espace qui se trouve au cœur d'une capitale européenne.

#### **François GREThER**

Toutes vos remarques et suggestions seront étudiées avec soin. Ce débat nous a permis de discuter sans polémique et d'aborder toutes sortes de sujets. Merci à tous pour votre participation.

# Fonctions centrales et développement durable

## Atelier n°3

*Participaient à l'atelier :*

- *Lyne COHEN-SOLAL, adjointe au maire chargée du commerce, de l'artisanat, des professions indépendantes et des métiers d'art ;*
- *Christophe GIRARD, adjoint au maire chargé de la culture ;*
- *Alain LE GARREC, conseiller de Paris, conseiller du premier arrondissement, Président de la Sem Paris Centre ;*
- *Hubert PENICAUD, architecte ingénieur HQE ;*
- *Arnaud BILLARD, ingénieur HQE.*
- *Camille PICARD, urbaniste, Sem Paris centre*

*L'atelier était animé par Michel MICHEAU, professeur des Universités, directeur du cycle d'aménagement et d'urbanisme Sciences Po.*

### **Michel MICHEAU**

La présentation des maquettes ne permet pas de répondre à un certain nombre de questions relatives au développement durable. Je pense notamment à la promotion du « vivre ensemble », au caractère hospitalier des projets ou à la mise en oeuvre de matériaux sensibles. Mais ces projets peu ordinaires reflètent la force de la centralité existant au sein du quartier des Halles. Dans le cadre du précédent projet urbain, l'importance des fonctions centrales et la question de la pérennité des équipements ont été largement sous-estimées. Ainsi, l'on comprend que les élus aient souhaité se saisir de la question dès que possible. Ce morceau de ville a fini par jouer un rôle majeur, compte tenu de la présence d'une gare souterraine imposante (900 000 voyageurs par jour). Celle-ci relie actuellement le quartier des Halles avec la région, mais aussi avec le reste du monde à travers les aéroports parisiens.

Le réaménagement proposé constitue ainsi une occasion unique pour tracer des repères. Nous avons un devoir d'éclaircissement et d'argumentation dans le cadre de la concertation. Il faudra réfléchir aux points sur lesquels notre vigilance devra se porter en termes de programmation. Ce quartier comprend tous les ingrédients d'une dynamique sociale et économique pouvant conduire à des déséquilibres. Ainsi, je vous propose de profiter de la présence d'élus et des techniciens pour faire passer les messages qui vous semblent essentiels sur les questions de durabilité. Personnellement, j'insisterai sur les cinq points suivants.

- **La singularité**

L'aménagement de quartier dépasse la question locale. La conception de la programmation et sa mise en oeuvre urbanistique doivent être à la hauteur du statut mondial de Paris. Il faut savoir quelle image transparaîtra à travers le projet.

- **L'équilibre**

Les fonctions de proximité, celles permettant aux riverains et aux habitants de vivre mieux, doivent être bien articulées avec les fonctions d'agglomération. Ces fonctions seront-elles

suffisamment lisibles ou accessibles à tous ? Paris doit accueillir régulièrement des événements internationaux. Dans ce but, elle a besoin d'espaces et de lieux qui ne peuvent pas être périphériques.

- **Le commerce et mixité**

Le commerce occupe une place très importante, notamment en surface. La concurrence oblige les différents commerçants à se renouveler et à faire valoir des besoins d'extensions permanents. Un développement pourrait remettre en cause le commerce en surface et le charme de la ville qui réside dans la flânerie et l'échange. Il convient de mesurer jusqu'où les acteurs de la consommation peuvent s'étendre au détriment de fonctions culturelles ou des lieux de rencontres gratuits.

- **La densité**

Les projets présentés ont pris des options très différentes en surface et en sous-sol, sachant que nos besoins par personne en termes d'espaces résidentiels et de culture ne font que croître.

- **Le caractère évolutif des projets**

Il est important de pouvoir faire évoluer ces projets sur vingt ou trente ans. Dans quelles mesures la capacité de l'espace à évoluer a-t-il été pris en compte ?

## **Christophe GIRARD**

Personnellement, je n'ai jamais éprouvé de plaisir à me promener dans ce quartier. Il s'agit pourtant d'un espace piétonnier qui pourrait être agréable. La volonté de la Mairie est que les habitants et les passants s'y sentent mieux. Le Forum des images restera un grand temple du cinéma et des images. La présence des équipements tels que la médiathèque, la maison des conservatoires et le conservatoire du centre sera prise en compte. Dans ce lieu de partage et d'échange, il convient de donner la priorité à la diversité culturelle. Il faut aussi que la spiritualité et la consommation fassent bon ménage. Aujourd'hui, l'on remarque que l'église Sainte Eustache a perdu sa lumière et sa perspective. Nous devons parvenir à concilier la proximité et l'ouverture. La Bourse, le boulevard Sébastopol et la Seine sont trop coupés des Halles. La Poste du Louvre - qui est le seul endroit où l'on peut poster sa déclaration d'impôt à minuit - doit aussi être mise en valeur. On constate que le réseau de voirie souterraine ne supporte pas un trafic automobile très important. Enfin, les populations en provenance de banlieue et les Parisiens ainsi que les touristes doivent cohabiter harmonieusement. Le projet retenu devra prendre en considération l'ensemble des problématiques culturelles et désenclaver le quartier.

## **Lyne COHEN-SOLAL**

Le quartier des Halles se caractérise par la présence d'un grand nombre de commerces. Il existe plus de 160 enseignes qui occupent 60 000 mètres carrés et réalisent un chiffre d'affaires équivalent à celui de la ville de Lyon. Le centre commercial souterrain s'adresse principalement aux usagers du RER. Les habitants de quartiers sont davantage inquiets du déclin des commerces de surface. Le nombre de commerces alimentaires dans la rue Saint-Denis est nettement insuffisant aujourd'hui, puisqu'il s'élève à seulement dix-sept pour 7 000 habitants, sans compter les travailleurs de ce quartier. L'on doit se préoccuper du maintien d'un centre commercial dynamique au sein du quartier. Le commerce de surface doit faire l'objet d'une attention particulière dans un secteur desservi par les transports vers les régions et les aéroports parisiens. Il nous faut réfléchir à la

coexistence d'un centre commercial souterrain hyperdéveloppé et le commerce de surface qui périclité. Ce projet devra tenir compte de la présence des grands magasins, comme la Samaritaine et le BHV, ainsi que des magasins de luxe à proximité. Le statut de la ville comme capital de grands événements internationaux doit aussi être maintenu. Nous avons besoin de surfaces permettant l'organisation de défilés de mode par exemple. Enfin, il faut garder à l'esprit que le taux de chômage de Paris est supérieur à la moyenne nationale. Autrement dit, les activités doivent créer des emplois, notamment dans les métiers de l'art et de l'artisanat.

### **Jacques BOUTAULT, Maire du 2<sup>ème</sup> arrondissement**

Je me félicite de la qualité de la concertation qui a concerné non seulement les riverains et les associations locales, mais aussi l'ensemble des Parisiens, des Franciliens et des salariés du centre commercial. Une importante partie des personnes ayant répondu au questionnaire a souhaité que le projet améliore la qualité environnementale du quartier. Les sondés ont également souligné la nécessité d'intégrer le nouveau projet dans le tissu urbain et l'architecture parisienne. Il me semble que le nouveau projet pourrait profiter de la présence de rails pour approvisionner les commerces dans le centre de Paris. Enfin, la question de l'autonomie énergétique du Forum doit être abordée. Il serait intéressant d'approfondir l'étude dans ce domaine. Celle-ci pourrait examiner l'utilisation de la géothermie et des cellules photovoltaïques.

### **René CHARDAVOINE, Forum social local**

Il convient de maintenir des équilibres durables et de concilier les intérêts des riverains, des Franciliens et des touristes. Comment imaginer que 7 000 habitants s'approprient de façon privative des équipements de grande ampleur ? Il est nécessaire que le centre de Paris demeure un lieu de vie et de mixité sociale. Les passants doivent venir plus durablement dans le cœur de Paris. Des lieux d'animation comme des cafés seraient de nature à améliorer la qualité de vie du quartier. Les habitants de banlieue ne doivent pas être condamnés à traîner dans les stations et les espaces publics. Il est important qu'un certain silence et confort règnent pour que les promeneurs se sentent bien dans le quartier. La réappropriation de l'espace ne doit pas se limiter à l'offre marchande. Il est nécessaire d'ouvrir des espaces où les populations peuvent se réunir et discuter. Les alvéoles construites au bord de la Seine près de l'institut du monde arabe ont été davantage conçues pour regarder la rivière que pour se réunir, ce qui est regrettable. Il est vital de maintenir une fluidité et une capacité d'accueil de populations différentes. Enfin, je demande un effort de la Ville pour que les Européens sentent que la ville les accueille vraiment. Des programmes hôteliers pourraient être mis en place dans ce sens.

### **Un participant, Président de l'Association des Sourds Verts**

Les installations du quartier ne sont pas adaptées aux personnes handicapées. L'accès à l'information est essentiel pour ces dernières. Il paraît souhaitable de mettre en place des flash lumineux en cas d'urgence (incendie, attentats terroristes, etc.). Des panneaux mobiles permettraient aussi de remplacer les haut-parleurs pour l'information des sourds-muets. L'aspect culturel semble également avoir été négligé dans le cadre du précédent projet.

### **Un participant sourd-muet**

Pour ma part, il me semble fondamental de faire preuve de transparence. J'imagine le futur quartier des Halles comme un espace aéré comprenant des rues dégagées. Le développement de commerces et de l'espace doit contribuer à ranimer la vie de quartier. Je déplore que la configuration actuelle du quartier conduise à la présence grandissante de clochards, ce qui donne une image négative de la Ville.

### **Un participant**

Il ne sera pas possible de prendre en compte l'ensemble des propositions. Le futur projet sera confronté à des limites physiques. Il faudra sacrifier certains aspects à d'autres. L'essentiel est que le quartier soit plus vivant et ne devienne pas comme certains quartiers de Londres en déshérence. Les habitants de banlieue viennent chercher à Paris ce qu'ils ne trouvent pas chez eux. Ainsi, une politique de préservation de la vie locale se révèle aujourd'hui nécessaire pour gérer convenablement les flux dans le centre de Paris.

### **Un représentant de l'association des usagers de transports d'Ile-de-France**

L'une des caractéristiques du quartier des Halles est d'accueillir des habitants en provenance de banlieue. Or le découpage du centre en niveaux me semble tout à fait préjudiciable à la qualité de l'environnement. Il convient d'ouvrir l'espace relatif aux transports à l'ensemble des autres fonctions (espaces verts, commerce, etc.).

### **Un participant**

Dans le cadre des projets de la Pyramide du Louvre et de la bibliothèque François Mitterrand, les attentes exprimées par les associations de sourds-muets n'ont pas été prises en compte. J'aimerais être certain que nos demandes d'aménagement seront intégrées au projet cette fois-ci.

### **Lyne COHEN-SOLAL**

La Ville de Paris prête une attention particulière à l'adaptation des installations pour les sourds-muets. Je reconnais que les promesses n'ont pas été tenues dans le cadre des précédents projets. Mais il faut savoir que les attentes des sourds-muets ont été aujourd'hui prises en compte et que Pénélope Komitès, l'adjointe au maire chargée des personnes handicapées, jouera pleinement son rôle. De façon générale, le futur équilibre du quartier intégrera la présence de commerces et de réseaux de transports. Ces aspects apparaissent comme structurants dans le cadre de la réflexion actuelle. La désertification du commerce de la rue Saint-Denis est très inquiétante à ce titre. Mais nous devons aussi respecter la vie de quartier et améliorer la sécurité des usagers.

### **Alain LE GARREC**

L'espace peut être dédié à d'autres occupations. Il faut faire preuve d'imagination et explorer toutes les pistes. De façon générale, il me paraît difficile de négliger l'aspect transport. La voirie souterraine pour le transport des marchandises et des déchets pourrait jouer un rôle important. La

question de l'irrigation du quartier Sébastopol-Louvre-Rivoli par les flux est aussi soulevée. Il convient de répartir les flux de façon harmonieuse dans l'ensemble du quartier. Les espaces déserts et très peuplés coexistent aujourd'hui sans véritable cohérence. Je me félicite que les malentendus s'expriment aujourd'hui dans le cadre de la concertation. Nous devons être exemplaire concernant l'adaptation des installations aux personnes handicapées.

### **Une habitant du quartier, UDF du Centre**

J'aimerais savoir si les différents projets concernant le dispositif énergétique ont fait l'objet d'évaluation. Vont-ils entrer en ligne de compte dans le cadre du choix de la commission d'appel d'offres ? Par ailleurs, je constate que le nombre de clochards et de sans-abri ne cesse d'augmenter dans le quartier des Halles. Les projets présentés pourraient intégrer des structures prenant en charge ces marginaux. Il serait souhaitable que la Mairie tienne compte des difficultés rencontrées par ces personnes qui considèrent le quartier comme leur territoire.

### **Un participant**

J'aimerais que les transports publics ne rayonnent pas seulement en sous-sol, mais aussi en surface. La mise en place d'un réseau de transport de ce type contribuerait à désenclaver le quartier des Halles.

### **Une élue du quatrième arrondissement, Déléguée à l'écologie urbaine**

La notion de développement durable renvoie à celle de préservation de la planète. Il s'agit d'un type de développement que l'on ne remettra pas en cause du fait par exemple de la dangerosité de certains choix. A quel prix le développement est-il soutenable face à un accroissement de la population ? Je crois qu'il faut laisser les habitants et les promeneurs « respirer » dans ce quartier. Nous devons préserver l'accueil dans le centre de Paris et nous interroger sur la nécessité d'un développement des commerces. Personnellement, je m'étonne que la région Ile-de-France ne soit pas partie prenante dans le cadre de la concertation, alors qu'elle intervient dans cet espace.

### **Michel MICHEAU**

Mireille Ferri, vice-Présidente du Conseil régional, devait intervenir pour la Région à l'atelier 1 ainsi qu'à la séance conclusive. Elle est malheureusement souffrante et donc excusée.

### **Un ancien habitant du quartier des Halles**

Les intervenants n'ont pas suffisamment insisté sur l'articulation entre le commerce de surface et le commerce souterrain.

### **Michel MICHEAU**

Cette question difficile doit être traitée par les pouvoirs publics et les acteurs privés.

## **Un participant sourd**

Les nouvelles technologies permettent aux sourds-muets d'avoir accès à un certain nombre d'informations. Mais la langue des signes n'est pas utilisée dans le métro et le RER. Les dispositifs d'urgence en cas d'évacuation y sont aussi complètement absents.

## **Un participant**

Le quartier des Halles est au cœur d'un réseau de transports qui conduit vers des grands équipements en périphérie, comme la Villette qui organise des expositions remarquables. Je ne suis pas sûr que les promeneurs et, surtout, les habitants aient besoin de bâtiments supplémentaires. Ils aspirent essentiellement à la construction d'un espace simple et clarifié qui pourrait être propice au développement de petits commerces. Il y a quarante ans, l'opinion publique avait rejeté les grandes machineries proposées par la Préfecture. De fait, le charme du quartier réside dans son côté « village ». Il faut insister sur cet aspect en trouvant des solutions simples et en abandonnant les préjugés technocratiques.

## **Michel MICHEAU**

La définition d'espaces simples et clarifiés peut être compatible avec d'autres objectifs liés aux fonctions centrales.

## **Arnaud BILLARD**

Il me semble que la finalité du projet constitue la question essentielle. L'espace peut être dédié aux espaces culturels, à la communication ou aux rencontres. Mais il convient d'intégrer l'ensemble des attentes pour concevoir un projet ambitieux. Dans ce cadre, la réflexion sur le dispositif énergétique est fondamentale ainsi que la notion de confort, même si celle-ci est éminemment subjective. La mise en place des parois de verre par exemple peut susciter des questions en terme de température. Les urbanistes allemands se fixent généralement des objectifs ambitieux et élaborent des indicateurs de suivi. Il me semble que nous devrions nous inspirer de ces pratiques pour relever le défi posé par le développement durable.

## **Hubert PENICAUD**

Les nouvelles installations doivent être adaptées aux fonctions du quartier des Halles. A la question de la convivialité, il me semble nécessaire de répondre par l'amélioration de la signalisation pour les sourds-muets et la mise en place d'une ambiance adaptée. Les habitants et les passants doivent trouver des espaces correspondant à leurs attentes. Outre la diversification des espaces, nous avons un devoir de simplicité et de clarté pour améliorer le confort des personnes. Je souhaite aussi insister sur l'impact du plan de circulation de la Ville sur le quartier et sur la configuration du dispositif énergétique. Des choix devront être faits pour éviter les conséquences nuisibles des installations. Il faut savoir que des dispositifs de climatisation consomment cinq fois plus de ressources que les installations de chauffage. Nous devons mettre en rapport le volume de consommation avec la densité du quartier en termes d'activités.

### **Un participant**

L'économie générale du projet doit respecter les intérêts publics et privés. Il me semble nécessaire d'entretenir les équipements. Leur utilisation doit aussi correspondre à leur destination d'origine. J'aimerais savoir comment seront évalués les besoins des populations. La question de la sécurité des personnes et des biens est également soulevée. Des experts travaillent-ils sur la sécurité dans les transports ou en surface ?

### **Un participant**

Je suis très sensible aux aspects certification ISO 14001 et HQE. Cela étant, je crains d'être déçu en ce qui concerne le choix des matériaux. Il faudrait éviter de renouveler les erreurs commises dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement. Le marbre de carat de la rue Montorgueil n'est pas un matériau toujours facile d'utilisation et adapté aux projets décidés.

### **Un participant**

Nous serions très heureux que la centrale thermique des Halles soit remplacée par un dispositif de géothermie. Les vapeurs d'eau empoisonnent l'air des habitants du quartier des Halles. Il est déplorable que les quatre projets en cours ne tiennent pas compte de l'aspect sécurité. J'espère que le cahier de charges prévoira une diminution de la densité dans ce but. En tout cas, la RATP devrait réaliser des ascenseurs d'évacuation dignes de ce nom.

### **Un participant**

Les usagers de transports en commun ont un sentiment d'insécurité. Ils passent des heures dans des transports qui ne sont pas confortables et cheminent dans des couloirs vides à partir d'une certaine heure. La gare RER doit être suffisamment accueillante pour que les personnes aient envie de fréquenter les transports publics le matin et le soir.

### **Un habitant du quartier**

Je m'étonne que le développement des commerces soit mis en exergue. Je ne souhaiterais pas qu'un nouveau centre commercial de type de celui construit à Montparnasse soit construit. Par ailleurs, il me semble que la forte consommation d'énergie par les magasins ne s'inscrit pas dans une logique de développement durable. La mise en place d'équipements publics et culturels doit être une priorité. Il faut cesser de promouvoir le commerce d'enseignes qui remet en cause les petits commerces de surface. Enfin, aucune ambition artistique n'a été exprimée à travers les projets. Un projet artistique comme la fontaine Stravinsky au centre Pompidou revêt une importance urbanistique réelle.

### **Michel MICHEAU**

Les questions de sécurité étaient inscrites dans le programme remis aux équipes et elles y ont toutes apporté des réponses. Le rééquilibrage entre les équipements publics et les espaces commerciaux

constitue un objectif fondamental du projet. La définition d'un projet artistique s'inscrira dans le cadre d'une prochaine étape.

### **Un participant**

Le projet des halles pose la question du développement durable à l'échelle de l'agglomération parisienne. Une redensification du centre permettrait d'arrêter le mouvement de rurbanisation et d'utilisation à outrance de la voiture. Il faut faire cesser le phénomène de ségrégation qui s'installe à Paris et qui conduit les jeunes à partir en périphérie.

### **Hubert PENICAUD**

Il est clair que l'attractivité du quartier n'est pas évidente à concilier avec la mixité sociale. Cette concertation ne se terminera pas avec le choix d'un projet. Mais il apparaît nécessaire que le projet ait un caractère évolutif pour faire face aux évolutions à venir.

## **Restitution des travaux, débat et conclusion**

*Participaient à la restitution des travaux :*

- *Jean-Pierre CAFFET, adjoint au maire, chargé de l'urbanisme et de l'architecture*
- *Jean-François LEGARET, maire du 1<sup>er</sup> arrondissement*
- *Alain Le GARREC, président de la Sem Paris Centre, conseiller de Paris*
- *Marguerite des CARS, vice-président d'Espace Expansion*
- *Lorenzo SANCHO de COULHAC, directeur de l'agence de développement de Paris RATP*
- *Serge FEDERBUSCH, directeur général de la Sem Paris Centre*
- *Francis BEAUCIRE, professeur des universités, Paris 1*

*Les débats étaient animés par Emmanuel KESSLER, journaliste à Public Sénat*

### **Emmanuel KESSLER**

Je passe immédiatement la parole aux rapporteurs.

### **Francis BEAUCIRE, atelier « Quartier Parisien et centre métropolitain »**

Les participants à l'atelier ont exprimé une très forte attente pour que les responsables politiques prennent ou reprennent l'initiative sur la question du réaménagement des Halles. Ils doivent se montrer capables de concevoir un réel projet pour la ville, et non pas se contenter d'apporter une réponse à une question d'architecture. De plus, les participants ont reproché aux projets présentés de ne pas répondre à l'importance des enjeux. Enfin, concernant la confrontation entre le local et le global, il est apparu que la très haute accessibilité du lieu était globalement assumée. Une grande partie du public qui fréquente le quartier des Halles est formé d'occasionnels, lequel ont finalement une pratique limitée du quartier. L'enjeu de lisibilité fonctionnelle est donc particulièrement important dans cet endroit de Paris. Par ailleurs, les participants à l'atelier ont estimé que l'esprit du Carreau des Halles s'était réfugié à la lisière extérieure du périmètre des Halles. Telles sont les observations qui ont été faites par notre groupe.

### **François GRETHER, atelier « Un espace public au cœur de Paris »**

Notre atelier a insisté sur la nécessité de défendre un certain nombre d'acquis existants, notamment les jardins. Il a également permis d'exprimer un certain nombre d'inquiétudes sur l'ampleur des changements susceptibles de survenir, tout en mettant en avant leur souci de simplification du projet. Diverses questions, comme les flux de circulation souterraine, la place de la petite enfance, la sécurité, etc., ont également été soulevées. De leur côté, les élus ont apporté un certain nombre de réponses qui n'ont pas suscité de réactions négatives de la part de la salle. Enfin j'insisterai sur une intervention d'un jeune habitant de banlieue qui exprimait son souhait d'une simplification des espaces publics, non pas au sens d'un appauvrissement mais d'une clarification et d'une meilleure lisibilité.

## **Michel MICHEAU, atelier « Fonctions centrales et développement durable »**

Le climat général de l'atelier était celui d'un dialogue multifacette entre les élus et les experts, et s'est particulièrement distingué par le souci des personnes sourdes qui participaient à cet atelier de mettre en avant la place du handicapé dans la ville. La question de la place occupée dans le quartier par le commerce et l'hôtellerie a également été abondamment traitée. De façon générale, les participants ont insisté pour que le quartier des Halles devienne un réel lieu de vie et de mixité sociale, les équipements du quartier devant fonctionner sans que la vie quotidienne en soit perturbée. L'organisation du quartier doit donc être lisible, et sa conception doit d'abord être pensée sous l'angle du confort.

## **Emmanuel KESSLER**

J'ai assisté aux débats de chacun des ateliers, et j'y ai relevé un certain nombre de phrases significatives. Dans l'atelier 1, il a par exemple été dit : « *Ne faites pas seulement un projet marchand, faites un projet grandissant pour la ville* ». Dans l'atelier 2, j'ai noté la phrase suivante : « *Il faut donner un contenu à ce projet qui offre un très beau contenant* ». Enfin, dans l'atelier 3, une personne a souligné « *qu'il y a une nécessité de clarté, de lisibilité et de diversité des ambiances* ».

## **Débat**

### **De la salle**

La majorité des personnes qui transitent par le Forum des Halles y viennent par les transports en commun. Cet endroit me paraît constituer une première opération de privatisation des foules, puisqu'elles arrivent au cœur d'un espace marchand, devenu, au fil des années, le lieu le plus rentable d'Europe. Je pense par conséquent qu'il serait temps de changer la perception que le public peut avoir des Halles en favorisant le retour des services publics dans cet espace.

### **De la salle**

Le centre des Halles devrait pouvoir être mieux relié à Beaubourg et aux Tuileries. Cela permettrait de renforcer sa réputation internationale et son intérêt culturel.

### **De la salle, un sourd**

Le pire des handicaps est celui de la surdité parce qu'il ne se voit pas. Les transports en commun ont mis en place de nombreux équipements destinés aux aveugles, tandis que rien n'est fait pour les sourds. Or les aveugles ne sont que 15 000 en France, alors que les sourds sont plus de 4 millions. J'engage donc la municipalité à tenir ses promesses en la matière.

## **De la salle**

Les objectifs et le programme du projet ont été définis en des termes très généraux par des techniciens. Je pense donc qu'il est encore bien trop tôt pour pouvoir choisir l'un des 4 projets qui nous ont été présentés sous forme de maquette, au regard de la foule des problèmes qui restent encore à résoudre et qui n'ont pas réellement été traités.

## **Michel MICHEAU**

Ces propos me paraissent relever de la malhonnêteté intellectuelle, car la Sem Paris centre et la Ville de Paris ne se sont pas contentées de nous présenter de simples maquettes. Elles ont été au-delà.

## **Un universitaire**

Nous avons parlé du retour du politique. Je ne crois pas à la gouvernance mais au gouvernement urbain. De ce point de vue, je pense qu'il appartient aux élus de résoudre les contradictions inhérentes au projet, et non aux architectes ou aux chercheurs.

## **Emmanuel KESSLER (pour la salle)**

Est-il possible que l'importance des enjeux impose de retarder la décision de la municipalité afin de lui permettre de compléter le cahier des charges du projet ?

## **Jean-Pierre CAFFET**

Au risque de me répéter, j'affirme que la question des Halles n'est pas une question d'architecture, mais d'urbanisme, puisqu'il s'agit ni plus, ni moins d'organiser la vie des habitants au cœur de la Ville. Tel est le fil directeur de ma réflexion. Nous devons à présent régler un certain nombre de problèmes urgents, et nous disposons de tous les éléments pour le faire. Des diagnostics ont été établis et des objectifs ont été formulés : ils ne sont certes pas exhaustifs mais ont permis de fonder un travail engagé maintenant depuis deux ans. Je suis donc opposé au *statu quo*.

## **Jean-François LEGARET**

Je suis élu de l'opposition, mais j'assume totalement tout ce qui a été fait jusqu'à présent. Il aurait néanmoins pu être utile de tenir plus tôt le débat d'aujourd'hui. J'engage cependant chacun à considérer les maquettes des quatre projets pour ce qu'elles sont : de simples expressions d'intention. Une fois qu'un des quatre projets aura été choisi, il appartiendra aux élus de se montrer plus directifs.

## **Alain le GARREC**

Il ne faut pas oublier que des dizaines de réunions de concertation ont été organisées avant même que les architectes ne nous remettent un projet. La concertation autour du projet est donc réelle.

## **De la salle**

Nous tenons aujourd'hui le dernier débat avant de procéder au choix de l'un des quatre projets architecturaux. Le projet sélectionné devra donc tenir compte de tous les problèmes qui ont été soulevés aujourd'hui.

### **André LABORDE, président du groupement économique du forum des Halles**

Les commerçants du Forum ont choisi d'être au cœur de Paris. Nous avons vécu des périodes très difficiles, mais aujourd'hui, le centre commercial donne réellement satisfaction. Il est vrai en revanche que les bâtiments de surface sont mal entretenus et contribuent au mauvais esprit du quartier. Le centre commercial n'est cependant pas responsable de la situation. Je rappelle cependant que le site est très fragile. Il suffirait d'un mauvais pas pour provoquer une catastrophe.

### **Jean-Pierre CAFFET**

Le commerce n'est pas une mauvaise chose en soi. Sur les 800 000 personnes qui transitent tous les jours par la gare RER, 130 000 se rendent intentionnellement au centre commercial. Il n'y a donc aucune raison pour que la Ville de Paris décide de pénaliser ces 130 000 personnes.

### **Jean-François LEGARET**

Dans toutes les gares, il existe des commerces. De plus, personne n'est obligé de se rendre dans le Forum. J'ajoute que le centre propose une offre commerciale qui fait réellement rêver un grand nombre de jeunes vivant en banlieue et qui ne disposent pas de tels centres commerciaux à proximité. La réelle question que nous devons nous poser est donc celle de la place que nous voulons accorder à d'éventuels commerces supplémentaires. Pour ma part, je ne suis pas partisan d'une extension des espaces commerciaux. Je suis cependant prêt à ouvrir le débat sur ce point.

### **Lorenzo SANCHO de COULHAC**

L'immense majorité des usagers se rendent au Forum des Halles grâce au transport en commun. Par exemple, 85% des usagers du Cité Ciné UGC s'y rendent en transport collectif. La connexion entre les transports publics et les commerces est donc tout à fait satisfaisante, d'autant que les visiteurs ne se limitent pas au Forum, mais se rendent également dans les commerces des quartiers alentours.

## **De la salle**

Au début de la réunion, vous avez parlé d'opportunité. Or je crois effectivement que nous devons nous efforcer de saisir l'opportunité qui nous est faite de construire un quartier qui soit véritablement écologique.

### **De la salle**

Les choix s'arrêtent-ils aux quatre projets qui nous ont été présentés ? Les débats pourront-ils continuer une fois que l'architecte aura été choisi ?

### **Gilles BEAUVAIS, association Paris des Halles**

Il est évident que la sortie du RER doit passer par le Forum des Halles. Il n'est pas question que ce lieu ferme ou tombe en faillite. Mais il importe également que les usagers des transports en commun aient aussi le choix de sortir du métro ou du RER autrement que par le Forum. Nous avons le droit à la sortie directe.

### **De la salle**

J'ai le sentiment qu'aucun des quatre projets qui nous ont été présentés ne porte une charge identitaire qui survive au long terme.

### **De la salle**

Monsieur Laborde sait-il si des enseignes ont demandé à construire des extensions au-dessus du rez-de-chaussée du Forum ? Je pense notamment à la FNAC.

### **Monsieur LABORDE**

Comme tous les commerçants du monde, la FNAC des Halles serait évidemment intéressée par la possibilité de réaliser d'éventuelles extensions supplémentaires. Cela n'entre cependant pas dans le champ de ses priorités immédiates, puisque la FNAC des Halles est dès à présent le plus grand magasin FNAC d'Europe.

### **Marguerite des CARS**

La FNAC des Halles représente un espace culturel et commercial que le monde entier nous envie. Elle souhaite aujourd'hui pouvoir mieux s'intégrer au quartier, non pas en procédant à une expansion massive en surface, mais en offrant un accès facilité à ses clients dès le rez-de-chaussée. Dans l'atelier auquel j'ai assisté, un monsieur expliquait qu'il considérait la FNAC comme un magasin de proximité. Je dois dire que cette position m'a paru très intéressante.

### **Christian JOLIN, association des piétons des rues Française, Mauconseil et Montorgueil**

Je suis frappé par le consensus qui semble se faire sur la majorité des points soulevés au cours de ce débat. Tout le monde semble d'accord pour dire qu'il faut améliorer les espaces verts et limiter l'extension des commerces. Je ne comprendrais donc pas que soient retenus les projets d'architecture qui ne répondraient pas à ces critères de consensus.

## **Un habitant du quartier des Halles**

Les riverains craignent fort que ces projets soient uniquement financés par des capitaux privés.

## **De la salle**

Je pense que le projet doit impérativement intégrer une dimension culturelle.

## **Jean-Pierre CAFFET**

Je voudrais répondre aux différents points qui ont été soulevés. Tout d'abord, la dimension écologique n'est pas la seule qui doit être prise en compte. Sachez néanmoins que les élus ont décidé de lancer une étude écologique intégrant des critères de haute qualité environnementale, de consommations énergétiques, etc.

Les équipements culturels de proximité sont quant à eux relativement nombreux. Nous réfléchissons à l'éventuelle implantation sur le site des Halles d'un équipement culturel de dimension parisienne, voire régionale.

De son côté, le financement sera tripartite : Ville de Paris, STIF, et privé. Je vous ferais d'ailleurs remarquer que la municipalité a pris l'engagement de ne pas augmenter le taux d'imposition. Le financement du projet respectera cet engagement. J'ajoute que dès lors qu'un projet est élaboré en partenariat, il n'y a pas de raison pour qu'un seul contributeur soit sollicité. La Région Ile-de-France sera donc probablement conduite à participer lui aussi au financement de cette opération.

Les quatre équipes ont quant à elles montré que leur projet pouvait évoluer, et, éventuellement, être modifié. Il faut maintenant qu'on choisisse une équipe. Je souhaite d'ailleurs que le choix de la Ville se fonde sur des critères qui soient les plus objectifs possibles, en tenant compte de la qualité des solutions apportées par les 4 équipes architecturales en réponse aux problèmes qui leur ont été soumis.

Une fois qu'une équipe aura été retenue, nous ne changerons pas notre manière de travailler. La concertation continuera. Par exemple, la création d'un grand équipement public, si elle a lieu, sera préalablement soumise à la population.

## **Emmanuel KESSLER**

Monsieur Sancho de Coulhac, quelle est la position de la RATP en la matière ?

## **Lorenzo SANCHO De COULHAC**

La gare RER est au centre des préoccupations, qu'elles soient locales, nationales, voire internationales. La RATP ne considère cependant pas que le projet de réaménagement des Halles doive se faire au détriment de l'ensemble des autres pôles de transport répartis dans la région Ile-de-France. Au-delà de ces considérations, il est important de désengorger la sortie Porte Lescot, en élargissant les autres ouvertures. Enfin, le lien entre le bus et les transports ferrés doit être resserré. Ces aménagements seront financés par la Région et le syndicat des transports d'Ile-de-France.

### **Marguerite des CARS**

Dans le cadre de la concertation publique qui a été organisée, 92 % des clients ont exprimé leur volonté de changement, à l'instar des commerçants. Les zones de circulation doivent être rendues plus fluides et les points d'engorgement doivent être élargis. L'enjeu est donc important. Nous sommes confrontés à des contraintes d'exploitation, tout en étant soumis à un impératif de succès. Personne n'est obligé de faire ses courses au Forum des Halles, mais nous avons le devoir de ne pas décevoir les clients qui se rendent dans nos magasins. J'ajoute que le Forum des Halles n'est pas un centre commercial à l'américaine, puisqu'il renferme des espaces non-marchands. Nous souhaitons qu'il puisse continuer à en être ainsi.

### **Emmanuel KESSLER**

Quel est le point de vue des universitaires ?

### **Francis BEAUCIRE**

J'ai écouté les débats avec intérêt. Les citoyens ont témoigné d'une véritable attente vis-à-vis des politiques. Il importe d'en tenir compte, même si dans le même temps, je ne crois pas que la démocratie participative doive se substituer à la démocratie représentative.

### **François GRETHER**

Je partage beaucoup des propos qui ont été tenus. Il ne faut cependant pas confondre projet et figuration du projet. Or un projet de cette ampleur renferme d'énormes potentialités et offre de réelles perspectives d'avenir. Il doit donc continuer à être développé et nourri d'intentions diverses, afin d'aboutir à une solution simple et satisfaisante pour tous.

### **Michel MICHEAU**

Nous devons veiller à distinguer ce qui relève de l'idéologie de ce qui relève d'une réalité sociale. Nous devons donc être très prudents, très observateurs et très respectueux à l'égard des élus. Je dois dire que j'ai été surpris par la violence de certaines prises de positions exprimées cet après-midi. Je n'ai pas constaté de consensus, mais un niveau d'écoute suffisant pour permettre au projet d'avancer. Je pense que la difficulté du projet réside dans la nécessité de combiner le rayonnement international des Halles avec les attentes des 7 000 habitants du quartier et des 16 000 personnes qui y travaillent tous les jours.

### **Emmanuel KESSLER**

Messieurs les élus, n'avez-vous pas peur de la décision que vous allez prendre ?

### **Alain le GARREC**

Non, je n'ai pas peur, pour la bonne raison que le soutien de la population est réel. Après 5 heures de discussion, la salle est encore à moitié pleine. Cela montre à quel point le sujet est mobilisateur.

### **Jean-François LEGARET**

Nous avons procédé aujourd'hui à un inventaire des difficultés, dans un esprit de totale transparence. L'équipe n'est pas encore choisie et le programme n'est pas définitif. De plus, le financement du projet n'est pas encore bouclé. Nous aurons donc encore beaucoup d'occasions de nous voir et de nous parler. J'ajoute que je n'ai encore jamais rencontré une concertation qui rencontre un tel succès. C'est en l'occurrence un grand motif de satisfaction. Nous devons donc poursuivre dans cette voie. Il demeure que le jour où les décisions seront prises, les politiques devront les assumer, car il me semble évident qu'elles ne pourront pas plaire à tout le monde. Il me permet néanmoins essentiel de donner à chacun l'occasion de s'exprimer.

### **Jean-Pierre CAFFET**

Je m'associe aux propos qui viennent d'être tenus. J'ai véritablement pris note de l'appel adressé aux politiques pour les engager à prendre leurs responsabilités, et je pense effectivement que la démocratie participative ne peut pas se substituer à la démocratie représentative. Je dois donc dire qu'au moment de prendre une décision, ma main ne tremblera pas.