

LE PRÉSIDENT

Réf : CP / MA / 1451-04

Collectif Rénovation des Halles
49, rue Saint-Denis
75001 PARIS

Objet : Note du collectif Rénovation des Halles « Projet des Halles : le scandale du rapport confidentiel de la Sem Paris centre »

Paris, le 19 novembre 2004

Monsieur le Président,

Le Collectif Rénovation des Halles a largement diffusé, ces derniers jours, ses réactions au rapport de synthèse confidentiel présenté par la Sem Paris centre au comité de pilotage du 2 novembre.

Si le débat et même la contradiction nous paraissent indispensables à la qualité du processus de réaménagement du quartier des Halles – et nous avons constamment veillé à les rendre possibles et constructifs – la mise en cause des compétences professionnelles et de l'intégrité de notre équipe, dont l'investissement au service du projet est très largement reconnu est surprenante. Notre conviction de la nécessité de la poursuite du dialogue public l'emporte néanmoins, y compris à travers la présentation de vos arguments accessibles sur le site internet officiel du projet.

Nombre de jugements formulés dans votre document n'appellent aucun commentaire : ils sont l'expression directe de la préférence dont votre collectif fait état depuis quelques mois. En revanche, plusieurs inexactitudes entachent votre propos. Il nous semble donc nécessaire d'apporter, pour la bonne information des adhérents des associations que vous regroupez et du public auquel vous vous adressez, les précisions suivantes.

La Sem Paris centre, dans le cadre du mandat donné par la Ville de Paris, a procédé à l'analyse technique des quatre projets en collaboration avec l'ensemble des services de la Ville, de ses partenaires RATP, Région Ile-de-France et Espace Expansion, mais également avec la Brigade des sapeurs-pompiers, la Préfecture de police de Paris, le Service départemental de l'architecture et du patrimoine et des experts indépendants.

Le « Rapport de synthèse des quatre projets pour le réaménagement du quartier des Halles » signé de la Sem Paris centre et remis aux membres du comité de pilotage le 2 novembre résume sur un mode comparatif les caractères essentiels des projets présentés par les équipes de concepteurs à l'issue d'un long travail d'analyse technique mené de la manière la plus rigoureuse qui soit. Cependant, considérer que l'impartialité consisterait à gommer les différences de qualité entre les propositions reviendrait en fait à empêcher la possibilité même d'une analyse impartiale.

... / ...

L'équité de traitement n'exclut en rien que les qualités et faiblesses des différentes propositions soient soulignées et que des éléments de conclusion soient dégagés. Tel est bien l'objectif ultime de notre mission au service de la Ville de Paris en vue d'éclairer sa décision.

Vous dénoncez les supposées lacunes de ce rapport de synthèse. Mais celui-ci vient en complément du document d'analyse exhaustif remis lors de la précédente réunion du comité de pilotage, le 11 juin dernier et de l'ensemble des notes qui ont été adressées à ses membres y compris, bien évidemment, le rapport de synthèse de la consultation du public et le compte rendu des ateliers du 9 octobre. La finalité du rapport du 2 novembre n'est donc pas de se borner à récapituler des éléments connus mais surtout d'examiner les conditions d'évolutivité des différents projets telles que les équipes les avaient précisées le 15 septembre dernier en réponse aux demandes de la maîtrise d'ouvrage.

Le rapport confidentiel du 2 novembre n'établit pas arbitrairement de critères d'analyse favorables ou défavorables à tel ou tel projet. Ceux-ci sont directement issus des fondements du programme initial ou découlent de la nécessité de considérer les propositions des concepteurs au regard d'orientations qui ne pouvaient être présumées à l'origine. L'analyse du dimensionnement des toitures ne relève donc pas d'une quelconque malignité, mais traduit un aspect essentiel de la question de l'intégration au contexte urbain, un critère fondamental du programme, également plébiscité par le public lors de sa consultation et dont votre collectif n'a cessé de souligner le caractère crucial. Nous sommes donc surpris de vous voir écarter un éclairage qui ne manquerait pas d'intéresser vos adhérents comme le public : il donne des indications précieuses quant à la volumétrie des constructions, leur rapport au bâti environnant et les vues ménagées ou obturées.

S'agissant toujours de la question de la relation au contexte urbain, vous vous attardez sur la proposition de l'équipe OMA, pour la critiquer. Vous mentionnez à plusieurs reprises, au service de votre démonstration, l'expression de Rem Koolhaas, « *fuck context* ». Il eût été certainement intéressant de la replacer elle-même dans son contexte afin d'éviter les contre sens. Rem Koolhaas regrette qu'il y a quelques années que : « ce qui n'était qu'un élément parmi d'autres dans un ensemble de réflexions plus complet a servi en France, d'une manière trop commode, à caricaturer notre travail et permis de déclarer qu'il fallait cesser de prendre au sérieux ce type qui appelait à brutaliser le contexte » (in F. CHASLIN, *Deux conversations avec Rem Koolhaas*, Sens Tonka, 2001).

Dans son dossier rendu en mars dernier, OMA écrivait d'ailleurs à ce sujet : « Aux Halles, il est difficile de faire l'impasse de ce contexte et de ce qui est sur place aujourd'hui. L'échelle des infrastructures ne peut pas être traitée sans observer l'échelle des opérations localisées. Le vécu des utilisateurs force une échelle humaine sur tout élément de l'opération. Le fait qu'aux Halles le centre et sa périphérie soient court-circuités en plein milieu de l'Hexagone pose la question du rôle des Halles en Ile-de-France. Est-ce un pôle de communication, un centre commercial, un morceau de ville, un pôle touristique, un lieu emblématique? Le présent projet dit oui à toutes ces questions, contrairement aux sentiments lors de la création des Halles il y a trente ans. Alors aujourd'hui les Halles sont aussi bien d'un intérêt local que national. Seules les questions de sécurité démontrent l'inévitabilité de ce constat, en plus de la nécessité de répondre aussi bien des 7 000 que des 800 000 personnes. »

... / ...

Ces questions un peu théoriques réglées, vous trouverez ci-dessous des éléments vous permettant d'affiner les jugements contenus dans votre note.

• La sécurité des aménagements proposés est d'importance cruciale. Elle a été traitée avec une attention particulière dans une procédure d'analyse spécifique associant la RATP, la Brigade des sapeurs pompiers de Paris et la Préfecture de police de Paris. Ses conclusions synthétisées dans le rapport du 2 novembre sont sans équivoque et reprennent en particulier la note de la RATP de mai 2004 selon laquelle :

Pour le projet AJN, « le principe d'amélioration des conditions d'évacuation de la gare RER repose principalement sur le nouvel accès par la place Carrée. Les accès aux quais 1 et 2 sont tous élargis d'une unité de passage. Le dimensionnement couvre les besoins exprimés (absorber une augmentation de 30% de l'effectif) sous réserve que la zone prise sur les parkings soit hors sinistre par rapport à la salle des échanges. L'utilisation d'un accès connu des voyageurs pour évacuer correspond à la stratégie de l'entreprise mais l'évacuation se fait toujours par un tiers. » A noter que sur ce dernier point, l'équipe AJN a précisé, depuis la rédaction de ce rapport par la RATP, le caractère isolable de l'accès Lescot, permettant une évacuation sans passer par un tiers.

Pour le projet MVRDV, « 2 tours de sécurité sont prolongées jusqu'au -4 (salle d'échanges), et 2 tours jusqu'au -6 (galeries de correspondance). Le désenfumage de la « cathédrale » est prévu par le haut et par un système d'isolement des volumes du Forum. Les règles de sécurité imposent à la gare d'avoir au moins 2 accès, ce qui n'est pas respecté. Les débits proposés pour l'évacuation sont insuffisants. La faisabilité du désenfumage du grand volume reste à démontrer. Le statut de cet espace mêlant centre commercial et gare au regard de la réglementation de sécurité-incendie reste en question. Ces réserves remettent en cause le principe proposé pour la cathédrale. »

Pour le projet OMA, « La salle d'échanges est mise en contact de plain-pied avec l'air libre par le biais de la galerie d'échanges. C'est le seul projet qui permet l'évacuation à l'air libre d'une partie des voyageurs sans passer par un tiers. Le dimensionnement proposé couvre largement les besoins exprimés »

Pour le projet SEURA, « Le principe d'amélioration des conditions d'évacuation de la gare RER repose sur le prolongement au niveau -4 de 6 tours de sécurité reliant aujourd'hui le niveau de la rue au -3. L'ouverture des trémies au-dessus des voies remet en cause le système de désenfumage. Le dimensionnement des tours de sécurité couvre les besoins exprimés (absorber une augmentation de 30% de l'effectif) cependant l'aménagement de leurs débouchés est à amender pour limiter la dissémination des issues et les impacts sur les installations (notamment centrale de ventilation nord). L'évacuation se fait majoritairement par des accès non connus des voyageurs, ce qui ne correspond pas à la stratégie de l'entreprise. »

De plus, la faisabilité du percement des deux trémies entre la salle d'échanges et les quais du RER proposé par le projet SEURA a bien appelé des réserves de la part de la RATP : « L'ouverture des trémies au-dessus des voies, permettant par le dégagement de volume un gain de lisibilité et de confort, impliquerait cependant de déplacer le centre de surveillance, de revoir le système de désenfumage, et est infaisable en maintenant l'exploitation. Cette réserve claire concernant les espaces de transport ne remet pas en cause le principe d'aménagement urbain du projet. »

... / ...

- Le caractère « structurant » de la Bourse de commerce dans la proposition de SEURA ne relève pas d'une appréciation gratuite, positive qui plus est, mais renvoie à la description donnée par les concepteurs eux-mêmes: « *le site peut fonctionner avec un moteur (le complexe gare – Forum), une courroie de transmission (le Cours) et une poulie (les salles et terrasses de la Bourse de commerce)* ». L'importance de ce bâtiment pour la cohérence de leur projet n'est pas soulignée avec la même acuité par les trois autres équipes et il était donc normal de restituer ce propos pour SEURA.

- Concernant les hypothèses d'évolutivité du projet OMA, vous relevez à juste titre que les représentations graphiques ne tiennent pas compte de la possibilité d'élargir la base des bâtiments. Dont acte. Notons toutefois qu'à cette échelle graphique, ce redimensionnement serait peu perceptible pour le lecteur. En revanche, le tableau des constructibilités mentionne bien en page 5 du « Rapport de synthèse » que « *pour 12 émergences, la densité est de 26 400 m² : l'élargissement des surfaces de plateaux explique que la densité ne soit pas réduite proportionnellement au nombre de bâtiments.* » La surface bâtie dépendrait à la fois du nombre d'édifices et de leur typologie, c'est pourquoi on ne peut apporter à ce stade que des fourchettes de variation. A titre d'exemple on peut cependant indiquer que dans l'hypothèse de 12 bâtiments dont 1 de très grande taille (XL), 2 de grande taille (L), 5 de taille moyenne (M) et 4 de petite taille (S), la surface bâtie au sol serait de 11,2 %, surface à peu près équivalente à la proposition de mars (pour rappel : 10,5%).

Il ne saurait donc y avoir pour les membres du comité de pilotage, à qui ce rapport était destiné, le moindre doute sur l'impact des différents scénarios relatifs au nombre d'édifices au regard de l'emprise bâtie au sol.

- Les longueurs des cheminements – par exemple à partir de la porte Lescot, puisque vous la reprenez comme significative – concernent la vie quotidienne de centaines de milliers d'usagers. Elles ont donc été évaluées précisément comme l'illustre le document dont vous prétendez avoir eu connaissance. Il importe également de rappeler que les autres accès, préservés ou créés, participent au confort et à la sécurité du pôle de transport.

- Les volumes édifiés dans les différentes propositions ne ménagent pas les mêmes vues, notamment sur l'église Saint-Eustache depuis la place des Innocents ou la rue Berger, comme le montre les images ci-après, extraites des films des maquettes présentés au public depuis le mois d'avril.

- Le maintien du jardin des Lalanne ne peut être évoqué sans rappeler les termes exacts du programme validé par le comité de pilotage et remis aux équipes de concepteurs (décembre 2003) : « *Cependant le jardin dit Lalanne doit être conservé au regard de sa fréquentation, à moins de proposer sur le site un espace du même type « jardin d'aventure », d'une surface identique, paysagé, fermé et animé.* »

... / ...

- Concernant la taille des jardins, il est erroné d'indiquer que les 75 000 m² de la proposition de l'équipe OMA comprennent les îlots habités et les surfaces comparées sont par ailleurs calculées dans un même périmètre de référence clairement mentionné, selon des méthodes rigoureusement identiques pour les quatre équipes.

Connaissant votre implication dans le processus de concertation depuis l'origine et votre souci d'exactitude au cours de ce dialogue, nous sommes certains que vous aurez à cœur de donner à ces éléments de réponse la même diffusion que celle dont a bénéficié votre propre note.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

*Je remercie, de nouveau l'ensemble des
collaborateurs de la SAU M. Barbé, ainsi que
Alain LE GARREC son directeur.*

*Le travail a été et sera un travail
d'équipe*

Al Barbé

Copie : Claude PRALIAUD, Conseiller technique au cabinet du maire
Stéphane FERRIER, Cabinet de l'adjoint au maire chargé de l'urbanisme et de l'architecture
Catherine BARBE, Directrice de l'urbanisme

Pièces jointes : Vues dans les différents projets comparées avec l'existant