

Le nouvel **Observateur**

Du 17 au 23 novembre 2011

nouvelobs.com

01 42 33 09 8

informatio
cot, 10h-20h, 7j/

LES HALLES

Enquête sur un des plus grands chantiers de la capitale



RÉVÉLATIONS

LA VIE CACHÉE DE

DSK

M 05577 - 2454 S - F : 3,50 €



Le nouvel
Observateur



PARIS

CHANTIER DES HALLES

*Six ans de travaux
pour quoi ?*



Les Halles : six ans de travaux pour quoi ?

Après huit ans de débat, le chantier a reçu en janvier son premier coup de pioche. Fin des travaux prévue pour 2016. Coût estimé : 802 millions d'euros. Le point sur le projet le plus polémique de la Ville de Paris

Le « BRH » – traduisez le brise-roche hydraulique – est devenu la bête noire des occupants des Halles. Cet engin, qui entre en action pour concasser le béton dès 7 heures du matin et qui s'interrompt à 10 heures, au moment où le Forum ouvre ses portes au public, a beaucoup fait parler de lui après avoir transpercé, le 20 décembre dernier, le plafond du magasin H&M et provoqué la chute de morceaux de béton. Jean-François Legaret, maire UMP du 1^{er} arrondissement, s'est indigné de ne pas avoir été tenu au courant de cet incident gravissime. Jacques Boutault, maire écologiste du 2^e arrondissement a stigmatisé dans les colonnes du « Parisien » un incident qui « succède à d'autres parfois aussi graves », tout en se demandant si les commerçants « peuvent continuer à accueillir le public sans risque durant les travaux », si les « accès aux transports en commun sont suffisamment sécurisés » et à quoi sert « un centre d'information qui nous cache tout ». Quant à Elisabeth Bourguinat, porte-parole de l'association Accomplir, elle a stigmatisé l'omerta recouvrant tout ce qui concerne les travaux des

Halles. Pas de quoi entamer le flegme de Dominique Hucher, directeur du projet à la Société d'Économie mixte (SEM) ParisSeine depuis avril 2009, qui a aussitôt mis en place une nouvelle méthodologie des travaux pour éviter qu'un tel accident ne se reproduise. Les travaux à l'aplomb du magasin ont été suspendus en attendant le jugement en appel.

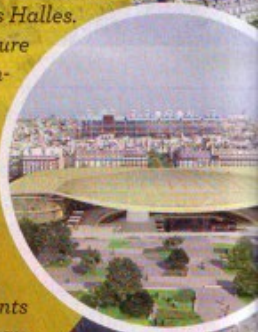
Gageons que Dominique Hucher n'est pas au bout de ses peines. Le chantier prévu pour s'étaler sur une durée totale de six ans – de 2011 à 2016 – réservera sans doute d'autres surprises. Le moindre grain de sable peut venir perturber le minutieux planning des travaux mis au point pour que les entrepreneurs du BTP interviennent sans interrompre l'activité commerciale du Forum et le transit des voyageurs de la gare du RER. Car le chantier des Halles (1) – observé à la loupe par tous ceux qui en contestent la démesure – est d'une incroyable ●●●

Le cœur des Halles

Patrick Berger, auteur avec Jacques Anziutti de *La Canopée*, aurait tort de ne pas le revendiquer : c'est à l'unanimité du jury que son projet a été désigné lors du concours pour le futur Forum des Halles. Vaste édifice aux formes courbes, dont la toiture se compose, dans sa partie centrale, de 17 « ventelles » de verre et d'acier d'une portée de 96 mètres, *La Canopée* se veut un geste architectural qui ferait oublier les « parapluies » de Willerval érigés dans les années 1980. Cette immense feuille translucide abrite sur ses ailes nord et sud deux bâtiments qui accueillent au rez-de-chaussée les commerces et, dans les étages, les équipements publics. *La Canopée* formera avec Beaubourg le nouveau cœur emblématique de Paris.

Le jardin remis dans l'axe

Une grande prairie parsemée de massifs, bordée de chaque côté d'un mail planté d'arbres plus nombreux qu'auparavant : qui ne souscrirait au descriptif fait par Fabienne Giboudeaux, adjointe au maire de Paris, chargée des espaces verts ? C'est promis, le nouveau jardin sera plus « durable » que le précédent (récupération des eaux de pluie pour l'arrosage, meilleur drainage des plantations... et aussi plus festif avec ses miroirs d'eau et ses deux nouvelles aires de jeux pour les enfants. Structuré selon un axe est-ouest, il étendra ses ramifications en lieu et place des tunnels routiers condamnés rue des Halles, rue du Pont-Neuf et rue Berger, instaurant une véritable continuité entre la Bourse du commerce et *La Canopée*.



Un grand patio ouvert

Enterré le trou des halles, oubliée la place basse et ses verrières... C'est depuis un vaste patio que le cœur du Forum sera désormais relié au jardin par une série d'escaliers roulants et de marches. Le tout abrité sous le toit de verre de La Canopée dont les « ventelles » assureront la ventilation naturelle tout en laissant filtrer suffisamment de lumière pour éclairer les galeries commerciales. L'accès principal du Forum se fera donc côté jardin et, dans sa continuité, par une place bordée de cafés et de commerces au rez-de-chaussée des ailes nord et sud de La Canopée.



UN CHANTIER HORS NORMES

Démarré il y a presque un an, le chantier emploiera jusqu'à 1 000 personnes en 2012. Une « fourmilière » dont les locaux techniques - 450 bungalows de chantier -, les aires de déchargement pour les camions et les ateliers de fabrication occupent 20 000 mètres carrés dans la partie centrale du jardin. La dalle a dû être aménagée en surface pour accueillir la noria des camions. La démolition des ouvrages de Willerval sera achevée début 2012. Deux ans seront ensuite nécessaires à l'édification de La Canopée, avec une année supplémentaire pour les aménagements intérieurs.

- Les 7 accès actuels
- Les 2 nouveaux accès
- Les 2 accès actuels au pôle des transports
- Les 3 nouveaux accès au pôle des transports



Marguerite-de-Navarre ouvre sa porte

Cette porte à proximité de la rue de Rivoli et devant le Novotel vise à désenclaver le pôle d'échange de la gare Châtelet-Les Halles. Elle permettra d'accéder directement au RER au niveau -4 et aux stations des lignes 4 et 14 du métro au niveau -3 (lire p. VI et VII). Elle rejoindra également le Forum via un mail commercial établissant une liaison entre les Halles et la rue de Rivoli. S'ajoutant au prolongement des escaliers roulants des portes Berger et Rambuteau, ce troisième accès améliorera considérablement le dispositif d'évacuation du public depuis la salle d'échange vers le jardin et l'extérieur.



●●● complexité et met à vif les nerfs des techniciens les plus éprouvés. La raison tient à sa situation en plein cœur de Paris, au-dessus de la principale porte d'entrée dans la capitale, une gare enfouie au quatrième sous-sol, forte d'un trafic de 750 000 passagers par jour. Sans oublier un centre commercial qui s'étend sur trois niveaux et accueille quotidiennement 150 000 visiteurs. « Dans un chantier ordinaire, la démolition des pavillons de Willerval ne prendrait pas plus de trois mois, explique Dominique Hucher. En cas de problème de désamiantage et de chantier durable, il faut en compter six. Aux Halles, avec le maintien en activité du site, cela demande un an. »

Depuis son lancement, le projet des Halles ressemble à une longue course d'obstacles. Il cumule déjà une quinzaine de recours devant la justice. Tous les jugements rendus jusqu'à maintenant l'ont été en faveur de la Ville. Reste le suspense d'un jugement en appel contre la déclaration d'utilité publique, un recours contre le permis de construire de La Canopée et un autre contre le protocole d'accord avec Unibail-Axa sur la cession du foncier commercial.

Du pain sur la planche pour les avocats, même si tout le monde s'accorde à penser que le chantier a pris désormais sa vitesse de croisière et que plus vite il sera fini, mieux cela vaudra. « Historiquement, les Halles se sont développées en laissant d'énormes blessures dans le cœur des Parisiens, explique Anne Hidalgo, première adjointe du maire de Paris, en charge de l'architecture et de l'urbanisme depuis 2007. C'est un lieu sensible et multidimensionnel, qui est à la fois le cœur de la cité, mais aussi du Grand Paris. Bertrand Delanoë a choisi le projet qui semblait répondre le mieux aux problèmes urbains posés par le site. »

Des arguments qui ne semblent pas convaincre deux des détracteurs les plus virulents à l'égard du réaménagement des Halles. Le premier, Serge Federbusch, animateur du site internet Delanopolis et président du Parti des Libertés, est l'ancien directeur général de la SEM Paris-Centre, chargé à l'époque du lancement du



Depuis son lancement, le projet des Halles ressemble à une longue course d'obstacles. Il cumule déjà une quinzaine de recours devant la justice.

marché de définition des Halles. Le second, Dominique Foing, auteur d'un livre à charge (« Comptes et légendes de Paris. Bilan de la gestion Delanoë », éd. Denoël), n'a pas de mots assez durs pour dénoncer l'accord passé entre la Ville et Unibail. Le rachat par l'exploitant du Forum de la pleine propriété de toutes les surfaces commerciales – auxquelles s'ajoutent les rez-de-chaussée du bâtiment de La Canopée et de nouvelles surfaces en sous-sol – pour un montant de 238 millions d'euros est, selon l'auteur, un cadeau fait au marchand du temple. Surtout si l'on y soustrait les 76,5 millions d'euros versés par la Ville à Unibail pour le rachat des baux correspondant aux surfaces détruites à l'occasion des travaux. « Au total, écrit Dominique Foing, on se trouve en présence de la plus grande opération de destruction de valeur patrimoniale jamais entreprise par une collectivité publique. » L'argument fait bondir Anne Hidalgo.

« Si la Ville ne respecte pas les intérêts des Parisiens, s'insurge la première adjointe, que nos détracteurs saisissent les tribunaux. Tous les dossiers sont contrôlés par le préfet de Paris – s'ils contenaient des anomalies, cela se saurait. Il est exact que la discussion avec Unibail a été très musclée. Au départ, celui-ci ne voulait mettre que 40 millions d'euros dans le projet. Au bout de deux ans de négociations et d'expertises, nous sommes arrivés à une proposition de cession pour un montant de 238 millions d'euros validé par les services de France Domaine. Céder la propriété du Forum n'est pas en soi un scandale. Le rôle de la Ville est de gérer l'espace public, pas les espaces commerciaux. »

Un tel déchaînement de passion est à la hauteur du réaménagement voulu par le maire de Paris et de l'enveloppe financière votée lors du conseil de Paris de novembre 2010: 802 millions d'euros dont 236 millions pour la construction de La



Canopée. Ce qui fait des Halles le plus grand chantier jamais engagé par la Ville, à comparer aux 700 millions d'investissements du tramway des Maréchaux entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle, et aux 8 milliards d'euros d'investissements de la Ville sur la mandature en cours. Le choix, jugé nécessaire et courageux par l'entourage du maire, déclenche l'ire de l'opposition. « Tout cela est totalement démesuré, estime Jean-François Legaret. Au départ, le réaménagement des Halles ne devait coûter qu'un peu plus de 200 millions d'euros. Au final, on atteindra probablement le milliard d'euros pour un chantier qui va s'étaler sur plus de six ans ! On est en plein délire. » Le maire du 1^{er} arrondissement, qui fait partie du jury ayant voté à l'unanimité en faveur de La Canopée, connaît pourtant mieux que quiconque les difficultés du site et les aléas financiers d'un tel projet. « Pourquoi refaire le jardin ?

Le chantier vu depuis une grue, en octobre dernier. A droite, l'église Saint-Eustache

se défausse Legaret. On a abattu plus de 300 arbres en bonne santé pour satisfaire les caprices d'un architecte [David Mangin, NDLR]. Le projet a totalement dérapé par rapport aux intentions d'origine. » Dans sa critique, il omet de préciser que la mise aux normes du pôle des transports, des voiries souterraines et des accès au Forum, rendue nécessaire par la réglementation, pèse bien plus lourd (186 millions d'euros) que la réalisation du nouveau jardin (25 millions). Quant à l'enveloppe consacrée à La Canopée, force est de reconnaître qu'elle reste dans les normes d'un bâtiment de cette taille, étant donné ses conditions d'exécution.

« Le cœur de Paris est un lieu à forte charge symbolique, confirme l'architecte Patrick Berger, auteur avec Jacques Anziutti du projet de La Canopée et du réaménagement de la salle d'échange de la RATP et de ses accès. Dans ce contexte, et au vu

de la complexité du site, il est normal de rassurer sur la faisabilité technique d'un projet de cette ampleur. Mais, tout au long de ma vie professionnelle, jamais je n'avais participé à autant de présentations publiques que pour La Canopée. Nous avons exposé au Pavillon de l'Arsenal toutes les planches et tous les détails de construction de La Canopée et du Forum. Du jamais-vu après un concours d'architecture. Heureusement que nous avons été choisis à l'unanimité du jury... »

Patrick Berger souhaite désormais se tenir à l'écart de la polémique pour se concentrer sur son chantier. Et oublier les gentillesses écrites par son confrère Georges Pencreac'h – architecte et auteur avec Claude Vasconi du premier Forum des Halles – dans une lettre ouverte au maire de Paris, datée du 27 juin 2010 : « Le mot canopée désigne spécifiquement la partie sommitale des forêts tropicales humides. Dans cette zone ensoleillée se développe 90% de la vie animale, c'est le domaine des oiseaux, des papillons et des singes. Sous la canopée, par contre, le soleil ne pénètre jamais : dans l'atmosphère glauque et humide de cette nuit perpétuelle vivent les reptiles, les mygales et les rats. » Question vacherie, les architectes peuvent en apprendre aux politiques...

« Il est impossible d'obtenir l'unanimité sur un projet qui couvre huit hectares et quatre niveaux en sous-sol, constate Jean-Marc Fritz, auteur avec Florence Bougnoux et David Mangin du plan-masse et de la conception du nouveau jardin. Notre choix a été de redonner à cet espace son échelle métropolitaine et de le replacer dans la continuité de la ville en travaillant sur les circulations en surface et entre la surface et le sous-sol. Quatre hectares de jardin, ce n'est pas un square mais un espace public ouvert et utilisé par des milliers de personnes. Je comprends que certains puissent être en désaccord avec ce choix. » Les architectes ont l'habitude de dire qu'un projet urbain réussi est celui qui, tout en structurant la ville, se dissout dans son usage. Pour les Halles, réponse en 2016. **GÉRARD MUTEAUD**

(1) www.parisleshalles.fr

CHÂTELET-LES HALLES

Le bout du tunnel

Comment éviter l'asphyxie de la plus grande gare d'Europe souterraine et fluidifier le transit de 750 000 voyageurs par jour ? C'est le casse-tête que doit résoudre le réaménagement de la station Châtelet-Les Halles

Nom de code : Saint-Honoré. Rien à voir avec la nouvelle gourmandise sucrée d'un grand pâtisier. A la RATP, c'est ainsi qu'on appelle le futur accès à la station Châtelet-Les Halles, qui sera situé place Marguerite-de-Navarre. Le nom de l'écrivain est joli et féminin un peu l'espace urbain. Mais il est franchement long pour un projet stratégique, tant pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Stif) que pour la Régie autonome des Transports parisiens (RATP). Alors on privilégie le nom de la rue la plus proche (Saint-Honoré, donc). Au fait, pourquoi y installer un nouvel accès ? « *Entre la fontaine des Innocents, la Bourse du commerce et le Forum des Halles, c'est le seul espace où l'on peut créer un trou dans le millefeuille* », dit drôlement Rebecca Liberman, chargée du projet au Stif. Un « trou dans le millefeuille » qui améliorera le quotidien de milliers de Franciliens. Ils accéderont directement au niveau -3 (où se trouve l'entrée du réseau ferré) via une batterie d'escalator (quatre en tout) protégée par une grande voûte en verre translucide. C'est l'une des propositions faites par les architectes Patrick Berger et Jacques Anzuitti, chargés de remettre aux normes ce vaste espace souterrain où transitent quotidiennement quelque 750 000 voyageurs.

Il existait déjà un accès direct, le « tube Lescaut », du nom du très long Escalator de la porte du même nom. « *Les utilisateurs le trouvaient anxigène*, explique Dominique Hucher, directeur du réaménagement des Halles à la SEM (Société d'Economie mixte) PariSeine. Et

puis il débitait mal. » Ce tube vient donc d'être supprimé ; une aubaine pour les commerçants du Forum, qui adorent les successions d'Escalator, propices au lèche-vitrines... Les voyageurs très pressés – une minute entre deux escaliers roulants, c'est une minute de perdu pour attraper son train – choisiront prioritairement l'accès place Marguerite-de-Navarre. « *Depuis la voie de surface, on marquera ainsi le pôle transports* », se réjouit Rebecca Liberman.

C'est l'un des paradoxes de la station Châtelet-Les Halles. Avec 3 lignes de RER (A, B et D), 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11 et 14), 1 500 trains par jour (120 par heure aux heures de pointe), cette station est le centre névralgique des transports en commun d'Ile-de-France. Oui, mais voilà, tout est souterrain, donc... invisible. Avec plus de 500 mètres de long, la station est gigantesque mais totalement cachée. D'où l'importance pour la Stif et la RATP de créer un accès aux transports qui soit identifiable. Qui n'a pas erré un jour au Forum, tel un pauvre touriste

Pas de quartier pour les voitures

Avec la rénovation de la gare des Halles, la restructuration des voieries souterraines est l'autre volet concernant les transports. Objectifs : réduire le trafic automobile de transit dans Paris et reconstituer les cheminements piétons. Trois entrées sont supprimées : rues du Pont-Neuf, de Turbigo et Coquillière. Deux sont conservées : rues des Halles et de Turbigo. Côté sorties, deux sont supprimées (rues des Halles et Berger), trois sont conservées (rues du Pont-Neuf, du Renard et de Turbigo). En surface, le quartier gagnera en accessibilité... pour les piétons. C. F.



La station est le centre névralgique des transports en commun d'Ile-de-France

perdu, à la recherche d'un accès au réseau ferré ? Grâce à Marguerite-de-Navarre, ce ne sera donc plus la VF (version ferroviaire) de « Lost in Translation » !

Une fois la porte d'entrée repérée, l'accès au (bon) train est l'autre moment de perte de temps et de stress pour les usagers. Chacun a une sorte de boussole interne qui lui permet intuitivement de trouver plus ou moins son chemin. On intègre tant bien que mal l'orientation des rues : grosso modo nord-sud pour les rues Berger et Rambuteau, est-ouest pour les rues du Louvre et Pierre-Lescot. Idem pour les lignes de RER (nord-sud pour les lignes B et D, est-ouest pour la A). Mais, pour accéder aux quais, les voyageurs passent par la salle d'échange (niveau -4), un immense espace surnommé le « flipper », où se croisent chaque jour en tout sens des milliers de voyageurs et dont l'aménagement brouille les repères. Les « lunules », ces gros blocs ronds dans lesquels se trouvent les escaliers qui donnent accès aux quais du RER (niveau -5) et qui accueillent



salle gagnera 50% de surface, bénéficiera d'une signalétique digne de ce nom (aujourd'hui, c'est presque un jeu de piste sadique) et d'un éclairage adapté. « Mais le parcours des voyageurs pour aller d'une ligne à l'autre restera un slalom entre les lunules », regrette Yves Boutry, vice-président de l'Association des Usagers des Transports (AUT). Et surtout la salle restera basse de plafond.

Pour l'association, le problème de la station est aussi dans le climat qui y règne : un sentiment d'insécurité que partagent de nombreux usagers. Des locaux propres et des infrastructures commodes, c'est nécessaire, mais pas suffisant. « Il faut une présence humaine », insiste Yves Boutry. O.K. pour les distributeurs automatiques, mais avec des agents de la RATP. Un message que dit entendre la régie. Il y aura un bureau de vente à chaque accès, et à l'intérieur de la station deux points d'information. Cela suffira-t-il ? « Un lieu qui concentre de tels flux de personnes est forcément anxiogène », estime Serge Rivayrand, sous-directeur de la police régionale des transports. Les « indésirables », selon la terminologie policière, à savoir « tous ceux qui ne sont pas là pour prendre les transports, qui stagnent dans les espaces et gênent les voyageurs », seraient l'une des causes du climat stressant. Ils sont régulièrement dispersés par les policiers. Pour autant, le sentiment d'insécurité s'appuie sur une réalité : 400 vols avec violence commis en 2010 dans la station. « Avec la gare du Nord, c'est le principal point de délinquance violente commise dans les transports à Paris », reconnaît le sous-directeur. Depuis juin dernier, un nouveau dispositif a été mis en place : une salle regroupant les 372 caméras de la RATP dans laquelle policiers et agents de la régie travaillent en concertation. « Au pupitre, un vidéo-patrouilleur téléguidé un binôme de policiers en patrouille », explique Serge Rivayrand. Résultat : 58 vols avec violence en juillet-août-septembre, contre 106 sur la même période l'an passé. « Et l'on a multiplié par trois les interpellations », se réjouit-il. Rassurant ?

CLAIRE FLEURY

aussi des petits commerces, sont implantées nord-est et sud-ouest, donc à l'oblique, comme les quais entre les rails. Un peu comme si l'on coupait une pizza en quatre (les lignes de RER orientées nord-sud, est-ouest) avec des filets d'anchois (les quais et, à l'étage au-dessus, les lunules) au milieu de chaque part. De quoi mettre à mal une orientation instinctive déjà malmenée par le fait d'être en sous-sol. « Dans la salle d'échange tout le monde finit par trouver son chemin, mais personne ne se sent à l'aise », reconnaît Valérie Geburtig, chef de projet à la RATP. Sa conception reste perturbante pour notre boussole interne. Surtout, ses conditions d'usage n'ont plus rien à voir avec celles des années 1970. A l'époque, l'espace était généreux et la circulation fluide. Mais avec l'accentuation du déplacement pendulaire des salariés (à l'ouest les emplois, à l'est les logements), le démenagement des entreprises en banlieue, l'étalement urbain dû au prix du foncier, l'accroissement de la population et l'augmentation de l'essence, la fré-

quentation des transports en commun a explosé. « En six ans, on compte 20% de voyageurs en plus sur l'ensemble du réseau de la RATP », confirme Valérie Geburtig. La station Châtelet-Les Halles est totalement saturée. Et ne répond plus aux normes de sécurité. Mais les marges de manœuvre pour son réaménagement sont limitées : pas question de casser les dalles en béton précontraint pour laisser passer la lumière du jour, comme ce fut envisagé un moment par les architectes, ce serait beaucoup trop coûteux. Moralité : la gare restera souterraine et très fréquentée. Par bonheur, le parking Berger est sous-utilisé (les clients du centre commercial ne viennent pas en voiture), la RATP va donc en récupérer une partie (400 places sur 3 000) pour élargir la salle d'échange. « On va aussi la réaxer sur le système des rails, en enlevant les scories. » En clair, les lunules seront réorientées nord-sud, et les petites boutiques réorganisées. « Grâce à ce réaligement, le repérage sera beaucoup plus instinctif », assure la chef de projet. Au final la

La sortie place Marguerite-de-Navarre

fluidifiera l'accès aux quais du métro et du RER

“En six ans, on compte 20% de voyageurs en plus sur l'ensemble du réseau de la RATP.”

VALÉRIE GEBURTIG

MILITANTE, COMMERÇANTE, PRÊTRE, DANSEUR...

Ils sont le cœur battant du quartier

Chacun à leur manière, ils occupent le terrain et font entendre leur voix.

Portrait de quatre "forts" des Halles

Agnès B.

Belle du Jour

Elle ne se contente pas de vendre des vêtements depuis 1975 rue du Jour. Agnès B. tient aussi une galerie d'art rue Quincampoix et aide les sans-abris du quartier. Entre une présentation au Forum des Images du film « Reservoir Dogs », de Quentin Tarantino, dont elle fit les costumes, et un concert de Patti Smith à l'église Saint-Eustache, rencontre avec l'une des figures les plus impliquées dans la vie des Halles

Le Nouvel Observateur En 1975, vous avez ouvert votre première boutique rue du Jour. Pourquoi aviez-vous choisi cette adresse ?

Agnès B. On aimait le nom : rue du Jour. Et puis c'était à côté de l'église Saint-Eustache, un édifice magnifique, avec son architecture gothique et sa façade baroque. Le quartier était une sorte de no man's land. Il y avait le trou des Halles, des palissades autour. Je déchirais les affiches qui la tapissaient, j'en faisais des collages. J'adorais cet endroit. Et puis c'était un quartier vraiment pas cher. On a loué le local d'une ancienne boucherie. On a fait les travaux nous-mêmes. Puis on a accroché les vêtements aux crocs de boucher.

Le Forum des Halles a été inauguré en 1979. Qu'est-ce que ça a changé pour le quartier ?

Peu à peu, les Halles sont devenues l'endroit par lequel la banlieue est entrée dans Paris. C'est très bien comme ça. Malgré tous les défauts du Forum, les gens sont venus : s'ils s'emparent d'un lieu, c'est qu'il est réussi. Mais il y a aussi tous les problèmes qui vont avec. Des gens qui n'ont pas d'argent, pas d'avenir. A la soupe de l'église Saint-Eustache que je soutiens, on voit de plus en plus de travailleurs qui dorment dans la rue. Et le nouveau Forum des Halles qui va coûter des millions, est-ce encore



d'actualité de dépenser tant d'argent ?
Vous êtes contre le nouveau chantier des Halles ?

J'ai été consultée lors du choix du projet architectural de rénovation. J'aimais bien celui de Rem Koolhaas. C'était un projet magnifique. Mais finalement il n'a pas été retenu. La Canopée vert-jaune ? Le ciel qui va s'y refléter ne sera plus bleu ? Je ne sais pas. On verra quand ce sera achevé. Ce qui nous inquiète, c'est la période des travaux. Nous n'avons aucune information. Comment pourra-t-on circuler ? On se fait vraiment du souci. Et puis il ne faudrait pas que le Forum devienne le temple de la consommation. Il y a la piscine, des cinémas, le Forum des Images – un lieu formidable qui permet à tous de voir de grands films. Les Halles doivent rester aussi un lieu de vie et de culture.

Propos recueillis par **CLAIRE FLEURY**

“Les Halles doivent rester un lieu de vie et de culture.”

AGNÈS B.

Elisabeth Bourguinat

a créé une bagagerie pour les SDF du quartier.

Elisabeth Bourguinat

La pasionaria

Elle aime jouer de l'accordéon. Il y a seize ans, elle monte un groupe, Les Bachiques Bouzouks, avec quelques parents d'élèves de l'école maternelle de ses filles, « pour créer de la convivialité » sur l'air du « Petit Vin blanc ». De « ce truc », dit Elisabeth Bourguinat, est née quelques années plus tard une association citoyenne, Accomplir (1), « pour parler de ce qui n'allait pas aux Halles : l'insécurité, les dealers, les SDF... ». Cette femme de cœur et de conviction, briefée par Joël Terry (2), « un flic républicain formidable », s'empare alors du problème des sans-abris, « riverains du quartier à part entière », et crée pour eux en 2005 une bagagerie. Quelques portes enfoncées plus tard, les SDF disposent aux Halles d'une consigne où laisser leur paquetage, « 50 casiers autogérés en grande partie par les usagers eux-mêmes ». « C'est de la démocratie participative ! Celle que Delanoë nous refuse », s'écrie-t-elle avec ce franc-parler qui en irrite plus d'un aujourd'hui.

Tout avait pourtant bien commencé entre la militante associative



et le maire de Paris. « On est des gens de gauche, et lorsque la Ville nous a parlé de concertation sur le chantier des Halles, on y est allés la fleur au fusil ! » Mais l'enthousiasme des débuts laisse vite place à l'amertume. Pour Elisabeth, les projets présentés apparaissent comme une « série de conneries ». La concertation ? « De la poudre aux yeux. » Pire : Bertrand Delanoë lui-même serait devenu en cours de mandature un « despote ». En fait, la pierre d'achoppement fut la destruction du jardin Lalanne et l'abattage de 346 arbres de l'ancien parc, incompréhensibles aux yeux d'Accomplir. Une fois le désastre accompli, l'association s'est battue pour préserver la place René-Cassin, un lieu majeur de rassemblement et d'ouverture. « Une promesse encore non tenue », affirme celle qui désormais n'hésite pas à sortir l'artillerie lourde – recours, pétitions, lettres d'information – pour s'opposer aux projets du maire. Pourtant, grâce à son combat, les enfants du quartier récupèrent un espace de jeux encore plus grand, et la place René-Cassin, bien que remodelée, conservera sa sculpture symbole, d'Henri de Miller. Pas de quoi trouver grâce aux yeux de la passionaria des Halles.

CORINNE BOUCHOUCHI

(1) Tél. : 01-42-21-99-32. www.accomplir.asso.fr

(2) « Mille Jours pour vaincre l'insécurité : policier aux Halles de Paris », de Joël Terry et Elisabeth Bourguinat, Éditions Creaphis, 2005.



Jigsaw

Un Krumper à Châtelet

« Avec des potes de Sarcelles, on prenait le RER B jusqu'à Châtelet-Les Halles et on dansait sur les quais. Il y a toujours des musiciens à cet endroit. Le Krump s'adapte à tous les types de musique. Il nous arrivait même de danser sur du violon ! » A 23 ans, Anthony Ahanda est un Krumper renommé. Il danse encore de temps en temps sur les quais du RER, « un lieu qui permet de travailler son mental face à un public pas toujours de bonne humeur, et de vraiment donner le meilleur de soi ». Mais le plus souvent, tous les samedis, il s'entraîne au centre d'animation Les Halles-Le Marais (1), place Carrée. Son nom de scène est Jigsaw alias Enemy. Il a

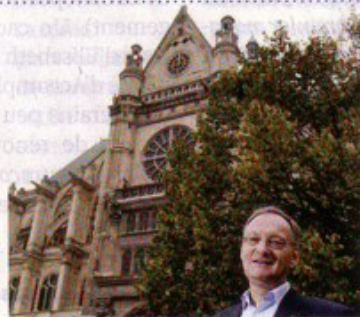
découvert le Krump grâce à « Rize », de David LaChapelle, un film documentaire tourné à Los Angeles en 2005 sur des jeunes des ghettos qui exorcisent leur rage sur une danse plutôt violente en apparence, mix de hip-hop et de musique africaine. Sarcelles n'est pas L.A., mais, entre le chômage et l'arrivée de Sarkozy au pouvoir, Anthony et ses copains avaient vraiment « la haine » quand ils ont commencé à danser. Le Krump, affirme-t-il, lui a permis de rester « dans le bon chemin ». Car cette danse est avant tout un état d'esprit, avec une base d'inspiration catholique et une organisation quasi militaire. Jigsaw est le « big homie » (« chef ») de sa propre « fame » (« famille »). Aux Halles, lieu underground par excellence, il organise des sessions, où « tout le monde peut entrer dans le cercle et danser », ou des « battles » dans lesquelles s'affrontent les Krumpers. Sa fierté ? Avoir fait venir dans le théâtre du centre d'animation du Forum un des meilleurs danseurs de Los Angeles ! C. B.

(1) Tél. : 01-40-28-18-48.

Le père Nicholson

Un Anglais à Saint-Eustache

Depuis le clocher de l'église Saint-Eustache, le père Nicholson savoure une des plus belles vues de Paris : la tour Eiffel, le Sacré-Cœur... mais aussi les terrasses de quelques happy few du quartier Montorgueil : « C'est amusant, quand il fait beau, devant cette façade bleue, des gens s'installent prendre le soleil », se plaît à décrire, avec un bel accent british, cet Anglais pourtant peu habitué au farniente. « Je passe beaucoup trop de temps au bureau, explique-t-il, désolé. Un bon curé doit être aussi un grand flâneur et aller à la rencontre des gens. » Converti au catholicisme à 21 ans, ordonné prêtre à 54 ans, George Nicholson s'installe en France après des études de droit à la Sorbonne. Aujourd'hui curé de Saint-Eustache, il devra composer avec le chantier des Halles pendant les six ans de sa charge. Ne lui demandez pas ce qu'il pense du projet retenu : « Ce n'est pas mon rôle », précise-t-il aussitôt. Pas par désintérêt, loin de là, mais selon un principe de bienveillante neutralité : « Je ne veux être ni moraliste ni



« Un bon curé doit être aussi un grand flâneur et aller à la rencontre des gens. »

LE PÈRE NICHOLSON

moralisateur. Paris a toujours changé, c'est le propre d'une ville. Ce qui compte, ce sont les personnes. » Pas la peine non plus d'orienter la discussion vers le temple de la consommation qui s'étale à ses pieds. Pour lui le quartier n'est ni bobo ni « people » : « Nous sommes une paroisse de quartier avant tout, avec ses habitués assis sur le même banc de messe chaque matin, la soupe populaire sur le parvis ou la messe des charcutiers en novembre. » Mais on vient des quatre coins du monde admirer cette église, presque une cathédrale, et goûter sa merveilleuse acoustique : « Depuis toujours, les gens sont allés vers Dieu avec la musique », sourit le père Nicholson. Et vers les Halles ? C. B.

150 000 CLIENTS PAR JOUR

Un Forum voué au dieu commerce

Certains protestent, mais le phénomène n'est pas nouveau : depuis le Moyen Âge, le cœur de Paris a toujours battu au rythme des marchands et de leurs clients

Je rentre à la Fnac, je me choisis un DVD ou deux. Je file ensuite au rayon techno : écrans 3D, amplis audio, vidéo, ordi... et je ressors la tête bien remplie de tout ce que je n'ai pas acheté. Un petit passage au McDo pour décompresser, et je remonte à la surface. » Les après-midi que Loïc passe au Forum des Halles sont réglés comme du papier à musique. La trentaine, ce serveur, fan de nouvelles technologies, fait partie des nombreux clients que bichonne Matthieu Malige, secrétaire général de l'enseigne phare du Forum : « C'est notre premier magasin de France. On réalise 30% du chiffre d'affaires du centre, et 45% du trafic passe chez nous ! » Implanté depuis l'ouverture, en 1979, le magasin culturel est ce qu'on appelle une des locomotives du centre commer-

cial. Le consortium Unibail-Axa, qui a racheté l'an dernier à la Ville 60 000 mètres carrés de commerces sans limitation de durée (ils en avaient la jouissance jusqu'en 2055), connaît sur le bout des doigts le potentiel du lieu : 4 millions de visiteurs par an, 750 000 voyageurs par jour, 170 boutiques ! Un record en Europe. Avec en plus, dans le trousseau de la mariée - négocié tout de même 238 millions d'euros avec la Ville -, plus de 10 900 mètres carrés supplémentaires au rez-de-chaussée de La Canopée (le projet de réaménagement). Un cadeau honteux aux yeux d'Elisabeth Bourguinat, porte-parole d'Accomplir, une association de riverains peu en phase avec les projets de rénovation : « Unibail s'offre un centre commercial tout neuf pour une bouchée de pain ! »

A l'intérieur du Forum

se niche le temple de la consommation



Unibail, marchand du temple ? Certes. Mais peut-on reprocher à une entreprise du CAC 40 de chercher à réaliser des profits dans un lieu voué au commerce depuis plus de huit siècles ? A part dix années d'atermoiements entre le départ du grand marché pour Rungis (1969) et l'inauguration en grande pompe du Forum par Jacques Chirac (1979), les Halles ont toujours eu une vocation commerciale. « Au début, se souvient Emile Sebbag, président du Groupement d'intérêt économique (GIE) des commerçants du Forum et gérant de plusieurs boutiques de vêtements dans les galeries, le positionnement était haut de gamme, avec Manoukian, Maniatis, Brummell. C'était une révolution à l'époque, un lieu de consommation absolue ! »

Le passé chic des Halles, Nawel et ses copines ont du mal à l'appréhender : après avoir fréquenté le Forum, elles lui préfèrent aujourd'hui la rue de Rivoli ou Opéra. Elles y trouvent aussi des Zara et des H&M, « la racaille en moins ». Une réputation injustifiée ? Pour Alexandre Mahfouz, du collectif Beaubourg-Les Halles mais aussi représentant des commerçants de surface et gérant de carteries entre le Forum et Beaubourg, les a priori sur le quartier relèvent d'un ostracisme typiquement

Attention, travaux !

Les cinq années de travaux annoncés ne présagent rien de bon pour les commerçants des Halles. Heureusement, les nuisances ne toucheront pas tout le monde simultanément, même si le planning des travaux s'avère complexe. Aujourd'hui, le démantèlement des pavillons Willerval a de quoi les rendre furieux : à l'air libre, la terrasse du Père tranquille vibre au son des marteaux-piqueurs et a perdu en prime un mètre de longueur. La fermeture des portes est aussi un vrai désastre. David Azoulay, propriétaire de Reine des sables, un magasin de cuirs donnant pile sur l'Escalator Lescot, ne décolère pas. La fermeture de la porte Lescot pendant plus d'un mois cet été, « jusqu'au 25 septembre », a plombé son début

de saison. Même constat chez Celio, niveau -1 du forum : 20 000 clients en moins ! Beaucoup d'indépendants, fatalistes, se demandent s'ils tiendront sur la longueur et n'ont pas l'air très au fait des possibilités d'indemnisation proposées par la Mairie (1) : « Beaucoup de paperasse pour pas grand-chose au final ! » assène David Azoulay, qui prie avant tout pour que le chantier ne prenne pas de retard. Dominique Foing, dans un livre à charge contre le maire de Paris (2), avance le chiffre - non confirmé - de 21 millions d'euros pour le dédommagement des commerçants en sous-sol. Une paille ! C. B.

(1) Une commission de règlement amiable (CRA) étudie les demandes d'indemnisation des commerçants.

(2) « Comptes et légendes de Paris. Bilan de la gestion Delanoë », par Dominique Foing, Editions Denoël, 2011.



La moindre modification de la circulation dans les différents sous-sols a un impact immédiat sur... le tiroir-caisse des commerçants.

parisien et foncièrement antibanlieusard. « *Ce ne sont pas les bobos qui viennent consommer ici* », lance cet ancien fripier des puces de Clignancourt. La clientèle qui fréquente aussi bien le Forum que la place Carrée ou les commerces autour de la fontaine des Innocents est « *jeune, multiculturelle et multiconfessionnelle* », poursuit Alexandre Mahfouz. Et si le Forum a dû faire face il y a une quinzaine d'années à de sérieux problèmes de délinquance, ceux-ci sont résolus en partie par la fermeture nocturne des voies publiques.

Mais la réputation du lieu est tenace, et tous les commerçants admettent aujourd'hui qu'il était temps de rafraîchir le site. Si le projet architectural retenu est celui qu'ils avaient choisi, ils ne s'attendaient pas à un chantier aussi pharaonique ! Le point sensible ? La complète réorganisation des flux de circulation : entrées dans le Forum, escaliers roulants, passages entre les niveaux, allées. Car la moindre modification de la circulation dans les différents sous-sols a un impact immédiat sur... le tiroir-caisse. Ainsi, une boutique au niveau -3 rapporte bien plus qu'au niveau -1. Elle bénéficie de l'arrivée massive des voyageurs du RER et du métro. Les deux mastodontes du Forum, H&M et la Fnac, l'ont bien

compris, qui occupent trois niveaux autour de la porte Lescot ! De la même manière, chaque porte d'entrée du Forum possède un impact différent. Les portes Rambuteau, Lescot et Berger, proches de Beaubourg et des rues marchandes, incitent à la dépense. A l'inverse, Les portes du Jour et du Louvre, donnant sur les jardins, invitent plus à la flânerie. Selon Emile Sebbag, la nouvelle réorganisation apportera « *plus d'équilibre* », et il salue, dans le même élan, la disparition du grand Escalator de la porte Lescot qui rejetait directement les passagers des transports en commun vers l'extérieur. A la place, des Escalator tourneront à travers les étages. « *On ne va quand même pas coller des aillères aux gens pour les empêcher de consommer* », répond-il à ceux qui dénoncent la trop grande emprise des marchands du temple. Plus de clarté, des parcours interactifs, des expériences « multisensorielles » : la logique du géant Unibail-Rodamco est respectée. On n'attrape pas les mouches avec du vinaigre. Aux Halles, les intérêts des uns ne font pas forcément le bonheur des autres, mais en 2016 le commerce devrait selon toute vraisemblance sortir gagnant du chantier. Et le consommateur avec lui.

CORINNE BOUCHOUCHI

Une longue histoire

- 1183.** Construction d'une halle pour les drapiers. Auparavant se tenait un bazar en plein air. Ce premier bâtiment donnera lieu, sept siècles plus tard, à la construction des halles, le « ventre de Paris » cher à Emile Zola.
- 1640.** Fin de la construction de l'église Saint-Eustache, commencée en 1532. D'architecture gothique (mais de décoration Renaissance), l'édifice reste l'un des repères du quartier.
- 1767.** Ouverture de la halle au blé, à l'emplacement de l'actuelle Bourse du commerce.
- 1789.** Le cimetière des Innocents (sur l'actuelle place Joachim-du-Bellay) est transformé en marché aux fleurs et aux primeurs. Les ossements sont démenagés dans les catacombes.
- 1936.** Fin de la construction des 12 pavillons des halles, commencés en 1852 et conçus par l'architecte Victor Baltard.
- 1969.** Dans la nuit du 4 au 5 mars, déménagement à Rungis du marché des halles.
- 1973.** Fin de la démolition des pavillons. Le pavillon n° 8 (marché aux œufs et à la volaille) est réinstallé à Nogent-sur-Marne, tandis qu'un autre est transporté à Yokohama, au Japon.
- 1979.** Inauguration du Forum des Halles.
- 1985.** Livraison de la deuxième tranche des Halles (avec la place Carrée et les serres) conçue par Paul Chemetov.
- 1988.** Ouverture au public des 4 hectares de jardins conçus par Louis Arretche.
- 2004.** Florence Bounoux, Jean-Marc Fritz et David Mangin remportent le marché d'études de définition pour l'aménagement des Halles, lancé par la Mairie de Paris.
- 2007.** Le projet La Canopée, des architectes Patrick Berger et Jacques Anziutti, est retenu pour couvrir le futur Forum des Halles.
- 2011.** Début du réaménagement des Halles.