Les halles de Paris, chantier perpétuel

Autor(en): **Catsaros, Christophe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft 18: **Paris**

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-306452

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

1

LES HALLES DE PARIS, CHANTIER PERPÉTUEL

Au cours des deux derniers siècles, le quartier des Halles n'a cessé de changer. Ses transformations successives seraient-elles le signe d'une incapacité de l'architecture à prévoir les mutations que prescrit la centralité de l'équipement ?

Christophe Catsaros

Du marché central de la ville du 12e siècle au croisement principal des déplacements de celle du 21e, les Halles sont restées le cœur effectif de la ville. Mais la centralité semble aller de pair avec une sorte de malédiction du chantier perpétuel. Le centre d'une grande ville peut difficilement s'arrêter dans une forme définitive ; quand il ne peut pas évoluer, il migre. Paris a choisi de le maintenir à la même place, d'où peut-être ce besoin de le reconfigurer quelques décennies seulement après sa dernière grande transformation.

Comme pour contrebalancer la supercherie que constitue l'appellation « forum » pour ce qui n'est rien de plus qu'un centre commercial, des dizaines de débats publics se déroulent actuellement sur la toile. Des forums, réels pour le coup, se créent autour des interrogations que suscite le projet. Certains tournent autour de la ville et son histoire, d'autres s'attaquent aux difficultés techniques du chantier. Au cœur des questionnements se trouve la Canopée, le nouveau bâtiment en cours de construction. L'espace couvert sera-t-il trop exposé au vent ? Le toit percé abritera-t-il de la pluie ? Y a-t-il un risque d'oscillation de la toiture ?

Si le sujet passionne et enflamme, c'est surtout parce que les Parisiens redoutent de revivre le traumatisme de l'aménagement des années 70. La démolition des pavillons Baltard et ce qui s'ensuivit demeure dans la mémoire collective comme l'un des plus grands fiascos de l'urbanisme moderne. Un échec qui contraste avec la réussite du Centre Pompidou. Contrairement à ce dernier, qui s'intègre à la ville en s'y opposant, les Halles de

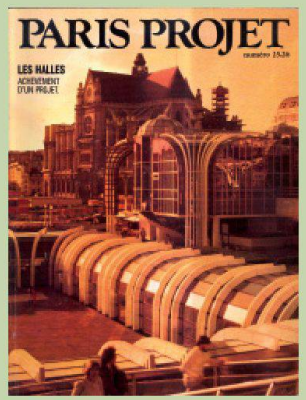
DES PAVILLONS BALTARD À LA CANOPÉE DE BERGER ET ANZIUTTI

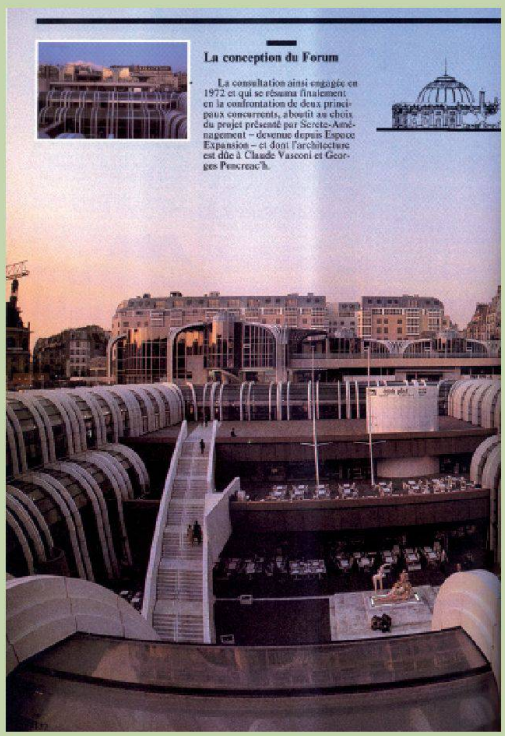
C'est dans le cadre des travaux d'aménagement entrepris sous Napoléon III par le baron Haussmann que Victor Baltard conçut l'ensemble des Halles au cœur de Paris. Ces douze pavillons métalliques formaient les Halles centrales de la ville. L'ouvrage anticipa la création du métro en prévoyant sous les pavillons des emplacements pour les convois de chemin de fer. (Illustration Wikipédia)

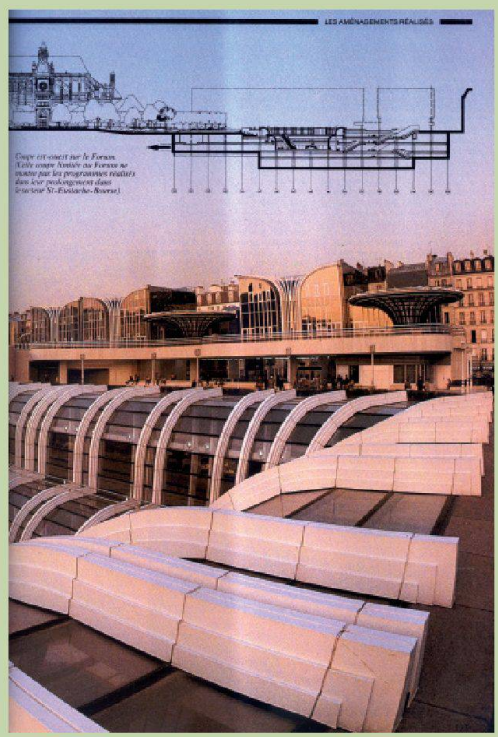
En 1974, Marco Ferreri tourne dans le trou des Halles un western avec Marcello Mastroianni et Catherine Deneuve. *Touche pas à la femme blanche* est une farce politique basée sur la défaite du Général Custer par les Sioux à Little Big Horn. (Photo DR)

En plus des pavillons Baltard, plusieurs ilôts furent détruits pour créer les accès automobiles du forum souterrain. La politique de réduction des transports automobiles à rendu ce système de voirie souterraine caduc. Une partie importante de ce réseau sera supprimée dans le cadre du nouvel aménagement. (Photo DR)

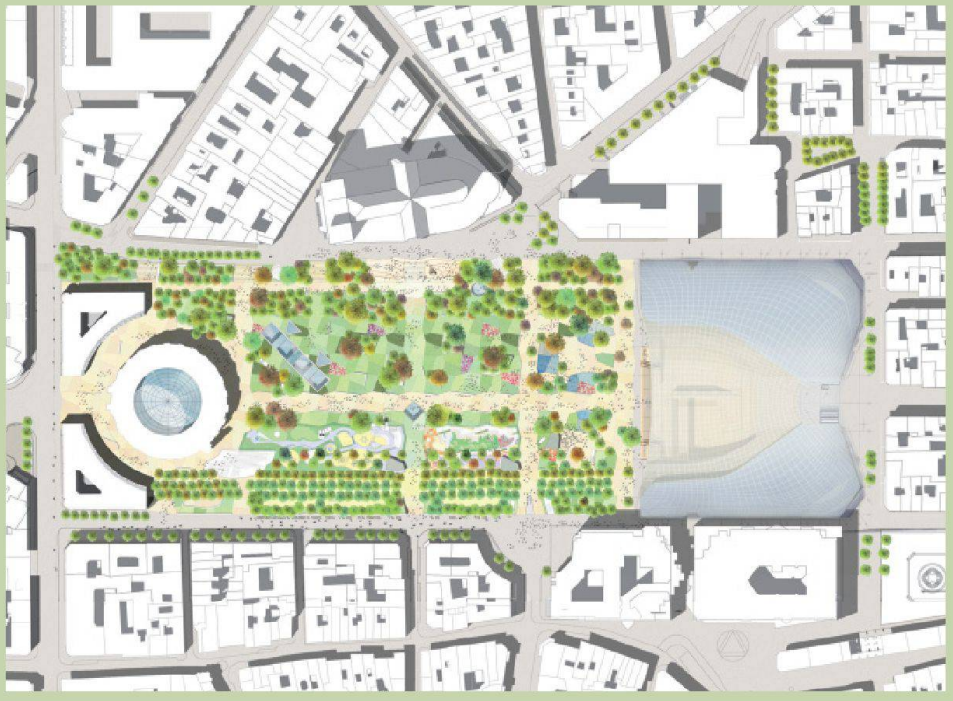
Démolitions dans les années 70 préalablement à la rénovation des Halles (© Robert Doisneau/Rapho)







Le projet de Vasconi et Willerval. L'inauguration des Halles modernes se fera en deux temps. Entre 1977 et 1979 sont inaugurés le centre commercial et la station multimodale du RER. Il faudra attendre 1985 pour l'ouverture de la deuxième partie, conçue par Paul Chemetov. (Extrait de *Paris Projet*)



La Canopée de Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes et le jardin de l'agence SEURA et Philippe Raguin (Document STUDIOSEZZ.COM)

2

3

Vasconi et Willerval tentent de se dissimuler derrière des parois vitrées : elles ne parviennent ni à s'intégrer, ni à s'ériger en signe distinct.

C'est en 1968 que la décision est prise de démolir le marché couvert désaffecté pour y construire une gare souterraine, reliant au cœur de la ville les lignes ferroviaires qui la desservent sans la traverser. C'est la naissance du RER, et le sort du forum y est lié. On prévoit par ailleurs un vaste projet de développement, tant du site, entièrement piétonnisé, que des quartiers environnants. Le conflit ouvert entre la Ville et l'Etat sur la forme finale de l'aménagement aboutira, dix années plus tard, à l'inauguration d'un ensemble présenté comme le choix personnel de Jacques Chirac : un vaste forum souterrain cerné d'une construction réfléchissante de Jean Willerval qui pastiche la volumétrie et les portiques des anciennes Halles. L'aveuglement des planificateurs de l'époque, qui s'imaginent pouvoir y implanter des équipements de luxe, n'a d'égal que la paranoïa latente du GECUS[1], l'institution qui milite pour la création d'une ville souterraine. On est en pleine guerre froide, et enterrer la ville semble judicieux pour prévenir des conséquences d'une attaque nucléaire.

15 ans après la finalisation du vaste réaménagement, la ville décide de tout reconfigurer. L'équipement a vieilli et son succès n'est dû qu'à son rôle central dans l'orchestration des déplacements franciliens.

Le concours de 2001 va aboutir, après de longs débats, à la sélection du plan Mangin. C'est Bertrand Delanoë qui va trancher en faisant ce choix, contre l'avis des professionnels qui plébiscitent majoritairement la proposition de Rem Koolhaas. Un deuxième concours est lancé, cette fois-ci pour le carreau, c'est-à-dire le bâtiment qui va remplacer le bâtiment de Willerval, rue Rambuteau et rue Pierre Lescot. Patrick Berger et Jacques Anziutti l'emportent avec un projet dans l'air du temps : un toit en forme de feuille pour abriter le forum.

Sa rhétorique végétale, pleine de cette écologie d'apparat qui fait le bonheur des politiques, a progressivement cédé la place à une certaine maturité constructive.

Le projet tel qu'il se présente aujourd'hui semble conscient des enjeux qu'il va devoir affronter : refaire un bâtiment emblématique, porteur de la technicité constructive française, sans modifier le délicat équilibre entre bailleur privé et pouvoir public, et surtout sans gêner le fonctionnement de la gare et du centre commercial.

Berger et Anziutti proposent une structure en acier et en verre, qui renoue discrètement avec l'architecture métallique du 19e siècle. Son toit translucide, avec des portées de 90 mètres, laisse passer l'air mais pas la pluie. Il est structuré par des ventelles, de grandes fentes qui aèrent et abritent à la fois. Par la complexité de leur structure, les architectes s'efforcent de pallier le manque d'audace des commanditaires, trop attentifs aux intérêts du bailleur privé. La Ville s'est avérée incapable d'imposer certaines modifications importantes mais nécessaires pour l'amélioration du site.

Cette fois-ci le sort des Halles s'est donc joué entre une instance publique et une instance privée : *Unibail* est le premier groupe européen d'immobilier commercial.

1 *Groupe d'études et de coordination de l'urbanisme souterrain.* Pendant plusieurs décennies, ce groupe d'étude va exercer un lobbying intense pour développer des structures souterraines. Centres commerciaux enterrés, stations de RER surdimensionnées, parkings : ce réseau d'espaces souterrains était censé permettre à Paris de survivre en cas d'attaque nucléaire.

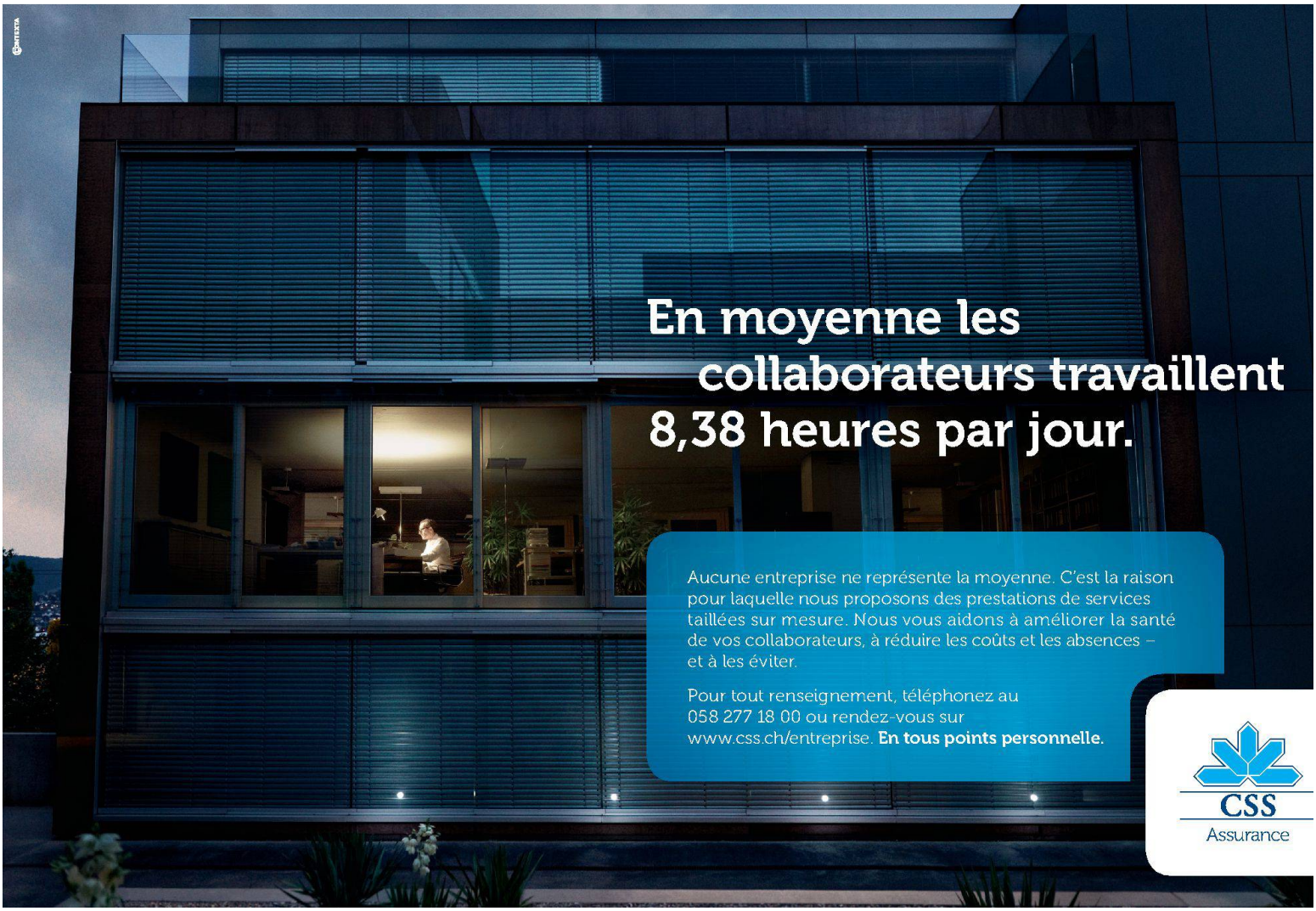
4

La Canopée en construction

L'achèvement de la démolition des pavillons Willerval cet été coïncide avec le début du montage de la Canopée. Le gigantesque chantier au cœur de Paris va atteindre jusqu'à la fin de l'année son rythme de croisière avec plus de 1 000 ouvriers présents sur place, quatre grues et une cité de chantier de plus de 450 bungalows repartis en six blocs différents.

La particularité du chantier, celle d'intervenir sur une dalle sous laquelle transitent 750 000 Parisiens, interdit toute erreur. Malgré le renforcement du toit pour supporter la nouvelle structure métallique, le choix a été fait d'acheminer sur la dalle les pièces de plus de neuf tonnes uniquement de nuit. Dans les prochains mois, c'est plus d'une centaine de poutres de ce gabarit qui vont devoir être assemblées sur le site. Les grandes portées de ce toit censé recouvrir l'intégralité du forum explique la taille et le poids de ces composants.

1 L'église Saint-Eustache témoin des mutations du site
2 à 4 Vues du chantier



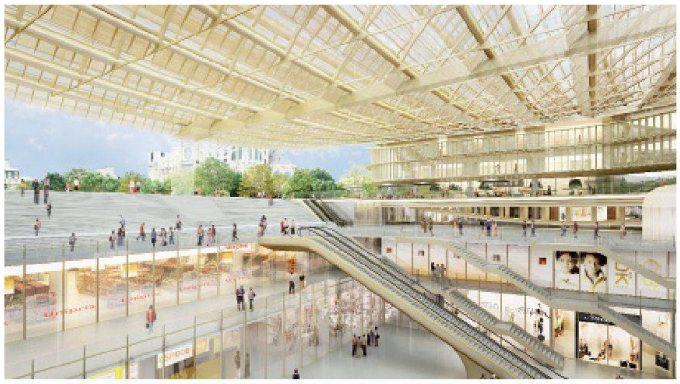
Compte tenu des sommes engagées (2/3 d'argent public contre 1/3 d'argent privé), l'esprit conciliateur dont fait preuve le programme de reconversion peut être considéré comme une défaite. Les grandes enseignes ne devront pas être gênées pendant la durée des travaux. Aux Halles, sous la dalle en pleine mutation c'est *business as usual*. Quant au flux de voyageurs, il va devoir en partie irriguer les galeries commerciales. Pour le demi milliard d'euros qu'elle y dépense (si ce n'est déjà plus), la Ville de Paris aurait pu exiger plus et mieux. Elle n'aura au final qu'une version relookée de ce qui existe déjà.

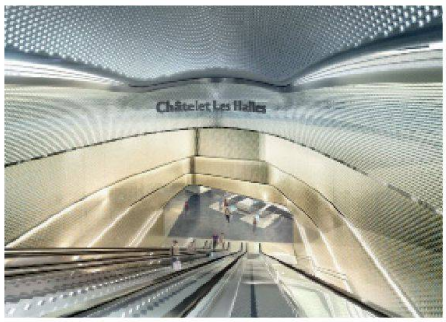
Ce qui change et ce qui ne change pas

La rénovation des Halles prévoit une amélioration des conditions de transit des centaines de milliers de voyageurs qui l'empruntent. Si le geste fort – qui aurait consisté à reconfigurer radicalement l'espace souterrain – n'a pas lieu, le projet s'efforce d'apporter certaines améliorations à l'existant. L'agrandissement et la rationalisation de la plateforme de transport, l'ouverture d'une nouvelle sortie directe vers le sud du forum et la suppression d'une partie non négligeable des accès de voirie souterraine constituent indéniablement une mise à jour de l'équipement. Mais ces interventions nécessaires pour un ensemble souterrain saturé ne suffiront pas à faire oublier les transactions financières complexes, pour ne pas dire opaques, entre la Ville et ses partenaires privés.

D'après le journal *Le Monde*, plusieurs polémiques ont été déclenchées depuis le début du chantier : la première concerne le dépassement des coûts. Le 6 janvier, le Tribunal administratif de Paris a annulé un avenant au contrat du marché de la Canopée, au motif qu'il alourdissait le montant du contrat initial de 28 %. Si les dépassements de budget ne sont pas rares dans ce type de projets, il s'avère plus délicat dans le cas d'un partenariat public-privé. La cession de l'ensemble des Halles alors que le projet est en cours de reconstruction soulève des questions : *Unibail* et *Axa* viennent d'acquérir le centre commercial pour un montant de 238 millions d'euros.

5


6



7

8

9

10

Unibail était déjà locataire du forum jusqu'en 2055. La transaction, qui permet d'amortir 30 % de l'investissement total de 802 millions d'euros du projet des Halles, a été dénoncée par les associations de riverains et certains élus de l'opposition.

Le Centre Pompidou aura marqué son époque, tant par son inventivité constructive que par le caractère révolutionnaire de son programme. Penser différemment l'articulation de la création à l'information, de la culture à la pédagogie, de l'art à l'espace public, voilà les contributions majeures de Piano et Rogers. Aux Halles, ce qui finalement fait le plus défaut, c'est bien cette audace qui ose rompre avec les usages établis pour en inventer de nouveaux. Tout est fait pour ne pas bouleverser l'ordre des choses.

Si Jacques Chirac, surnommé « le bulldozer », restera dans l'histoire comme l'un des responsables de la plus grande bourde architecturale du 20e siècle, Bertrand Delanoë risque de faire pire : n'est-il pas en train de rénover avec de l'argent public un centre commercial entièrement privé ?

5 à 7 Une construction légère qui s'efforce de prendre ses appuis sur une structure existante. Entre les deux bâtiments, une grande poutre en U, sur laquelle viennent s'appuyer les 15 ventelles qui constituent le toit de Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes (Images de synthèse © L'autre Image).

8, 9 Le chantier des Halles vu de la Bourse du Travail

10 Les aires de jeux définitives ont été les premiers éléments livrés, réalisées par Henri Marquet sculpteur, IMAGINAL Ingénierie et AEP architectes paysagistes.

Toutes les photos de chantier illustrant cet article ont été réalisées par Tadashi Ono en septembre 2012.