

L'ambition du projet de rénovation des Halles

Les Halles sont aujourd'hui le cœur d'une métropole de 11 millions d'habitants. Il s'agit de la plus importante porte d'accès à Paris pour les centaines de milliers de franciliens et de touristes qui, quotidiennement, empruntent ce noeud des réseaux de transports en commun.

Si le quartier des halles est un quartier traversé (les visiteurs, promeneurs ou chalands viennent souvent de très loin) c'est également un quartier habité : il appartient aussi à ceux qui y vivent et y travaillent.

Centre symbolique et géométrique de Paris, les Halles sont un condensateur social, un creuset d'énergies. Ce centre rapproche et fédère toutes les échelles de fréquentation, ainsi que des âges et des origines sociales divers. C'est dire que les attentes à l'égard du projet urbain sont nombreuses, pressantes et parfois contradictoires.

I. Les origines d'un projet

Un besoin de transformation permanent

Ce quartier a toujours été, du moins depuis la création du grand marché des Halles au 12^e siècle, l'épicentre du développement économique et social de la ville : avant l'arrivée de la gare souterraine, il était déjà à la croisée des grands axes de déplacement qu'étaient les rues Saint Denis et Saint Honoré.

Ici plus qu'ailleurs, la concentration et l'intensité de la fréquentation activent le vieillissement des installations et aménagements, ainsi que le besoin de renouvellement, de transformation, d'adaptation du quartier.

Après la reconversion radicale qui a suivi la démolition des Pavillons Baltard dans les années 70, le quartier a dû faire face au brutal changement d'échelle de sa fréquentation : d'épicentre parisien, il est devenu articulation métropolitaine.

Par ailleurs, depuis l'ouverture de la gare RER, le site a connu une évolution continue du trafic, renforcée par la création de lignes nouvelles (par exemple la ligne 14).

Ce processus n'est pas clos : à l'horizon 2020, les perspectives d'évolution indiquent une augmentation conséquente des échanges. La gare souterraine et les conditions d'accès à l'ensemble du pôle transport doivent être adaptées à ces évolutions. La Ville a choisi d'anticiper la réflexion sur les conséquences de l'évolution du trafic en y associant dans les meilleures conditions ses partenaires que sont le STIF et la RATP.

Aujourd'hui ce n'est donc plus seulement Paris qui pèse sur la vie du quartier, mais l'ensemble de la métropole. Les Halles sont le centre du réseau ferré métropolitain qui en fait la plus grande gare d'Europe, une des portes d'accès les plus importantes à la ville, un des centres commerciaux les plus convoités.

L'émergence de la question métropolitaine

Les rapports économiques, sociaux et urbains entre la périphérie de Paris et le centre nourrissent l'actualité de ces dernières années. La recherche d'une pensée nouvelle et cohérente sur la métropole parisienne est aujourd'hui à l'ordre du jour et c'est dans ce contexte que la problématique des Halles doit être désormais envisagée.

Lieu de mixité sociale, les Halles sont un point d'accès privilégié au centre urbain. C'est un point de convergence et de brassage en particulier pour tous les jeunes de la métropole.

Les réflexions actuelles de la Ville sur le devenir des Halles anticipent, de ce point de vue, une démarche de coopération intercommunale à laquelle elle souhaite associer les collectivités de la région. Le projet des Halles peut être un terrain d'expérimentation pour bâtir un projet urbain partagé à l'échelle de la métropole.

Le besoin de rééquilibrage des modes de transport

L'agglomération parisienne est aujourd'hui confrontée, sur l'ensemble de son territoire, à la nécessité d'un rééquilibrage des circulations au profit des transports collectifs et des modes de déplacement doux, pour des raisons environnementales partagées par la majorité des habitants. Plus particulièrement, un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacement doit privilégier le développement des transports collectifs et à faible impact environnemental.

La requalification du quartier des Halles doit se conformer à ces orientations pour s'inscrire dans un objectif de renouvellement durable.

A l'origine, le Forum et les espaces de circulation et de commerce ont été conçus en laissant une part considérable à l'automobile. La collectivité publique cherchait alors à régler les problèmes d'engorgement automobile dans le centre de Paris en élargissant l'espace alloué à la voiture. La position de la Ville sur ce point a considérablement changé.

L'un des enjeux de développement durable dans le quartier des Halles est la reconquête de l'espace de voirie en surface comme en sous sol, au profit d'autres fonctions urbaines : la circulation piétonne, les services et le commerce. C'est ainsi que le barreau nord sud sera soustrait aux espaces de voirie souterraine au profit de commerces de quartier, tout comme une partie du parking Berger du côté de la place marguerite de Navarre. C'est ainsi également que les trémies d'accès aux circulations souterraines de la rue Berger et de la rue Coquillère seront supprimées, que la place marguerite de Navarre retrouvera sa véritable fonction d'espace public. Les rues environnantes du complexe des Halles, rue Saint-Honoré, rue Berger, rue Coquillère retrouveront leur continuité historique.

La mise en œuvre de ces opérations est aussi l'occasion d'améliorer la sécurité des voies de circulations souterraines restantes et leur conformité à la nouvelle réglementation.

A la réduction de la place du trafic automobile doit répondre l'accroissement qualitatif et quantitatif de l'offre de transport public.

Le vieillissement des espaces urbains de surface

L'usage intensif des espaces, l'usure naturelle, la corrosion des superstructures des pavillons Willerval, l'évolution des normes techniques sont les causes multiples de l'obsolescence des installations actuelles. Après une période de près de trente ans d'utilisation, il est tout à fait normal de considérer une phase de rénovation. Rappelons sur ce point que les derniers pavillons de l'ancien marché des Halles près de la bourse du commerce avaient été construits en 1936 avant d'être démolis en 1973. Chacun des partenaires doit assumer sa part, pôle transport pour le STIF et la RATP, pôle commercial pour UNIBAIL et équipements publics et voirie pour la Ville.

II. La stratégie urbaine

Cette situation a conduit la Ville de Paris à engager une réflexion sur le devenir de ce quartier.

Les diagnostics effectués par la ville, les gestionnaires et les usagers à partir de 2002 et lors de la première phase de l'étude de définition en 2003 ont abouti au constat d'un certain nombre de dysfonctionnements sur les plans fonctionnel, spatial et architectural sur le site des Halles. Cela concerne la nature même des espaces publics, leur fractionnement et leur adaptabilité réduite à la forte fréquentation. Cela concerne la faiblesse des relations entre le monde souterrain et la ville, sur les plans spatial et symbolique. Cela concerne aussi l'absence de convivialité d'un certain nombre de lieux (le jardin cloisonné, les espaces piétons encombrés) et d'ouvrages (le tube Lescot) qui pèsent sur l'image du site.

La réponse apportée par la Ville a pris forme avec le choix de la stratégie urbaine développée par l'équipe SEURA au terme de la procédure de marchés de définition simultanés.

La stratégie urbaine retenue

Dans cet ensemble vivant que constituent les Halles aujourd'hui, il a été décidé d'engager une réparation profonde, une remise en architecture, plutôt qu'un bouleversement total du site et des pratiques. Le choix de la Ville de Paris guidé par deux objectifs, un respect attentif du contexte urbain,

et une amélioration décisive des conditions d'usage et de l'image de ce pôle d'échanges, a porté sur une stratégie urbaine simple et efficace :

- **la réorganisation des espaces publics** autour d'un jardin rénové d'un seul tenant de 4,3 hectares et la restitution des continuités urbaines aujourd'hui interrompues qui permettent de réinsérer le site des Halles dans l'enchaînement des grands espaces publics du centre de Paris,
- **la recomposition des espaces souterrains** qui permettra d'améliorer la sécurité, l'accessibilité du pôle de transport et des équipements, le confort des usagers, clients et salariés du site, ainsi que les services offerts,
- **la construction d'une nouvelle architecture émergeant au-dessus de l'ancien Forum** qui, par sa conception et son contenu programmatique, rendra aux espaces souterrains, aux équipements publics, et au pôle de transport, une visibilité urbaine et une dignité à la mesure de leur vocation.

III. Le projet urbain

L'objectif de la Ville est de redonner tout son sens au Forum des Halles comme principale porte d'entrée dans la capitale et espace de rencontre et de mixité sociale au cœur de la cité, nourri par une multiplicité de services et une offre commerciale diversifiée. Le projet urbain mis en œuvre propose une mutation du site qui veut articuler les échelles régionale, urbaine et locale.

A l'échelle locale, servir les habitants des quartiers centraux

Le parti urbanistique et architectural adopté devrait notablement favoriser et valoriser la vie des habitants des quartiers centraux et des riverains directs du site. Cela, notamment, par :

- le rétablissement de liaisons piétonnes et la suppression de certaines trémies d'accès aux voiries souterraines,
- l'élargissement de la zone piétonne des Halles,
- la reconstruction de certains équipements, vieillissants et à l'étroit, en rez-de-ville et aux différents niveaux du forum rénové,
- la transformation du jardin pour une plus grande ouverture vers des publics divers à des heures de la journée différentes,
- la création d'une promenade centrale mettant en relation la Bourse du commerce et la Canopée.

A l'échelle parisienne, mieux inscrire les Halles (et sa nouvelle émergence) dans le parcours des espaces publics majeurs

Le projet urbain et architectural prend en compte un périmètre plus vaste qui va de la rue du Louvre à l'Ouest à la rue Beaubourg à l'Est : l'importance des flux et l'attractivité du Forum des Halles d'une part et du Centre Pompidou d'autre part constituent de fait un plateau entre la Bourse du Commerce et Beaubourg. Etablir plusieurs échelles de relations, c'est inscrire le site rénové dans l'enchaînement des espaces publics parisiens majeurs, et les mailles viaires nord-sud (Grands Boulevards / Seine) et est-ouest (Palais Royal / Beaubourg). D'une largeur d'environ 145 mètres entre les rues Rambuteau et Berger, le site des Halles est comparable à de nombreux espaces majeurs de la capitale : la place des Vosges, la Cour Carrée du Louvre, l'Hôtel de ville et sa place.

A l'échelle régionale, accueillir la métropole

L'importance du réseau de transport souterrain (métros et RER), du centre commercial et des quartiers historiques génère des flux de populations aussi nombreux que divers. L'objectif est :

- d'exprimer l'émergence de cette ville souterraine, la gare étant considérée comme l'élément métropolitain majeur mais actuellement peu lisible du site,
- de créer de nouveaux accès spacieux et confortables à l'échelle des flux, confortant l'idée de gare régionale tout en gardant la mixité d'usages et la multiplicité des parcours d'accès existants,
- de développer au sein de la nouvelle émergence du Forum une synergie entre les équipements publics, les équipements commerciaux et les nouveaux services prévus,

- de réaménager des espaces publics et des parcours sur le site correspondant aux foules qui les pratiquent.

Un espace public métropolitain plutôt qu'un bâtiment métropolitain

Ce qui fait la dimension métropolitaine du lieu, c'est avant tout la permanence sur place d'une population francilienne, nationale et internationale, induite par la présence en souterrain du plus grand pôle d'échanges de l'agglomération.

Le choix fondamental du projet, c'est donc de considérer que l'équipement majeur métropolitain du site, c'est la gare en sous-sol, par les flux métropolitains qu'elle induit.

Partant de ce constat, il ne paraît pas souhaitable d'augmenter la complexité du site par la création d'un équipement majeur supplémentaire : bien au contraire, au cœur de Paris, la ville a d'abord besoin d'une respiration, d'un espace public dégagé et appropriable où tout le monde peut circuler, se retrouver, être accueilli.

La volonté de la Ville en matière d'urbanisme a donc été de chercher à stabiliser et à valoriser les fonctions existantes, de renforcer les équipements municipaux, de créer de nouveaux services métropolitains et d'améliorer la fluidité des dégagements extérieurs, voirie et jardin.

Valoriser les perspectives visuelles sur la ville, redonner à l'espace public une dimension adaptée, supprimer le morcellement des dégagements de surface, cela suppose de ne pas multiplier les programmes pour alléger et réduire la part construite, et permettre aux flux de circulation de se croiser.

Il s'agit donc avant tout d'un projet d'espace public. L'objectif est bien de restituer les continuités piétonnes autant en surface qu'en sous-sol et d'améliorer les liaisons entre le monde souterrain et la ville. Cette relation nouvelle s'effectuera au sein d'un espace spectaculaire et lumineux, véritable nouveau cœur du Forum, qui privilégiera l'orientation vers le jardin, redonnant ainsi au site la grande dimension qui lui manquait.

C'est là tout l'esprit du parti d'urbanisme retenu en décembre 2004, de la conception du jardin et du concours d'architecture aboutissant à la proposition de la Canopée, qui s'inscrit parfaitement dans cette logique : c'est une « forme à l'équilibre » qui fusionne avec le jardin : le jardin coule dans la Canopée, l'espace public abrité s'ouvre sur la respiration que constitue le jardin.

La nouvelle émergence amplifie la respiration, étendue désormais de la rue du Louvre à la rue Pierre Lescot. L'espace public sous le toit est ouvert, fluide et réorienté vers le jardin.

L'expression du monde souterrain en surface

Le Forum des Halles n'est pas réductible à son centre commercial, et pourtant, son image reste aujourd'hui principalement liée à celui-ci.

Le forum est bien au contraire un morceau de ville souterraine, peuplé de voyageurs en transit, de chalands, d'usagers d'équipements publics, de cinéphiles. L'ensemble de la population francilienne est appelé à s'y croiser, le Forum est urbain, et cette urbanité doit être mieux exprimée, par l'architecture du lieu notamment.

La Canopée est la meilleure réponse à cette exigence.

Elle propose une architecture pour figurer l'émergence du pôle d'échange Chatelet-Les Halles. Elle offre une meilleure visibilité au pôle de transport, elle propose un abri à la nouvelle distribution des flux de la gare souterraine entre les accès Berger, Rambuteau et Lescot, elle va de pair avec une requalification de ces accès en leur offrant des conditions d'espace, de confort qui font défaut aujourd'hui.

La Canopée replace également au grand jour la dimension publique du forum souterrain : les nouveaux équipements publics ont une visibilité directe depuis la rue, pour que s'offre à la vue des promeneurs une mixité de programmes publics et commerciaux qui doivent s'apporter mutuellement et faire la ville d'aujourd'hui.

Enfin, elle rétablit la relation du jardin avec le monde souterrain. Cette relation a disparu au fil du temps, elle faisait pourtant partie du concept initial défendu par les premiers concepteurs du Forum. Avec la Canopée, le jardin s'ouvre sur le monde souterrain et réciproquement, cette mise en relation s'exprime magistralement par une liaison mécanisée entre la place basse et le jardin, par un basculement en pente douce du jardin vers le Forum ouvrant les vues sur l'ensemble du site, en particulier sur la bourse du commerce et l'église Saint-Eustache.

Un lieu d'échange à inventer pour les nouvelles pratiques métropolitaines

Conscients des enjeux métropolitains, de l'accélération des réflexions autour de Paris Métropole, la première porte de Paris sur son agglomération ne doit pas passer à côté de cet enjeu d'actualité. Le Forum rénové doit préfigurer une capitale ouverte sur sa métropole, il doit exprimer en son sein ce que sera concrètement Paris Métropole.

Ce n'est pas un fait nouveau : nous parlons ici de l'identité préexistante du lieu : les Halles sont un des rares lieux de l'agglomération, avec les grands stades, où se matérialise la mixité sociale et l'appartenance à Paris-Métropole.

Le Forum est aujourd'hui le premier des territoires communs de l'agglomération francilienne, qui offre pour nombre de jeunes qui le fréquentent un terrain neutre et pacifié – un lieu de la rencontre à mi-chemin entre Paris et sa banlieue, « moit-moit », au cœur même de la métropole.

Ce brassage doit être maintenu.

Le nouveau défi que nous propose ce projet, c'est de permettre aux Halles de conserver leur identité multiple, de la conforter en offrant une programmation qui s'ouvre plus encore à la population métropolitaine, d'anticiper l'arrivée de nouvelles pratiques et d'en faciliter l'émergence.

La mise au point de cette identité hybride est devant nous. Il nous appartient de réfléchir à ce que doivent offrir demain l'animation des espaces publics et la programmation des services métropolitains prévus au sein de la Canopée. Il nous faut pour cela définir la méthode de concertation la plus pertinente, pour réfléchir au-delà des groupes de travail, en associant une population plus large par des ateliers de réflexion sur le projet par exemple.