



PARIS PROJET

aménagement urbanisme avenir

les halles

NUMÉRO 1

PARIS - PROJET

AMÉNAGEMENT
URBANISME — AVENIR

Revue bimestrielle préparée par
l'Atelier Parisien d'Urbanisme
(APUR), association déclarée.

Conseil d'Administration de l'APUR :

Président :
le Préfet de Paris
M. Marcel Diebolt

Membres :

La Ville de Paris représentée par :

le Préfet de Police — M. Maurice
Grimaud
le Président du Conseil de Paris —
M. Etienne de Véricourt
M^{me} Launay, et MM. Berlemont, Cha-
vanac, Frédéric Dupont, Seince,
Conseillers de Paris.

Le District de la Région de Paris
représenté par :

le Préfet de la région parisienne
Délégué Général: M. Maurice Doublet
MM. Bernard Lafay et Pierre Bas,
membres du Conseil d'administration
du District, Conseillers de Paris.

l'Etat représenté par :

le Ministre d'Etat chargé des Affaires
Culturelles ou son délégué,
le Ministre de l'Intérieur
ou son délégué,
le Ministre de l'Economie et des Fi-
nances ou son délégué,
le Ministre de l'Equipement et du
Logement ou son délégué.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Pierre-Yves Ligen
assisté de :
Marie-France Ménage
Marie-Claude Bullo
collaboration artistique :
Catherine Le Berre
mise en page :
Mario Passeri

ADMINISTRATION

ABONNEMENTS — RÉDACTION

Service de Documentation de l'APUR
17, Boulevard Morland - Paris IV^e
tél. 887 98-24 — Postes 203, 242, 243
Virement bancaire :
Atelier Parisien d'Urbanisme
Le numéro :

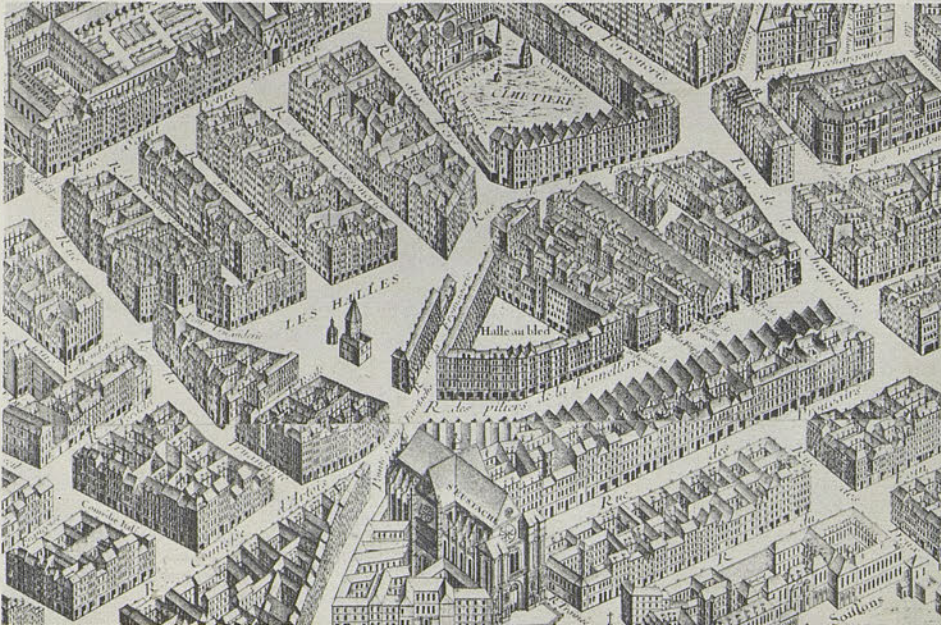
3,00 F
1 an : 13 F

Toute reproduction, même partielle, est in-
terdite sans l'accord préalable de la Direc-
tion de la revue.

Photo couverture Doisneau-Rapho

SOMMAIRE

	PAGES
EDITORIAL	1
LES HALLES	2-3
Les transformations à travers les siècles, F. Loyer	4-15
Un marché a disparu	16-20
Schéma d'aménagement	21-34
Restauration et réhabilitation	35-39
LES BANQUES ET ASSURANCES DANS PARIS	40-45
LA CIRCULATION EN 1990	46-53
BIBLIOGRAPHIE	54-56



Le Préfet de Paris

ivement à l'approbation du Conseil de Paris une option générale d'urbanisme concernant
l'ensemble du centre ville de Paris, puis un schéma d'aménagement de la Région de Paris.
C'est ainsi que, en 1970, la loi d'urbanisme de 1967 a été modifiée pour permettre
d'organiser les zones d'habitat collectif et de prévoir la loi d'urbanisme de 1967 pour
ce qui concerne les zones d'habitat individuel et les zones d'habitat collectif.

Peu de villes au monde sans doute ont, autant que Paris, inspiré poèmes, littéra-
ture et couplets. Mais si l'on a chanté Paris sur tous les tons, comme le dit un refrain, il
est un registre au moins, celui de l'urbanisme, plus austère certes mais combien essentiel à
la vie de chaque citoyen de la Cité, où le besoin d'une source d'informations, de commen-
taires, d'analyses, se faisait incontestablement sentir.

Les Parisiens aiment leur ville, les Français rêvent de leur Capitale même s'ils la
jalouent parfois, les étrangers la visitent et l'admirent. Bien peu en connaissent vraiment les
problèmes, les projets d'aménagement, le projet d'avenir au sens le plus élevé de ce terme.
De là cette publication — Paris Projet — destinée à apporter aux responsables et aux ci-
toyens une documentation indispensable sur les questions essentielles de l'évolution de Paris
et à leur permettre, par là même, une meilleure participation à la vie de la Cité.

C'est dire qu'au-delà des seuls spécialistes et techniciens, qui fondent trop souvent
leur puissance sur l'hermétisme de leur langage et le monopole qu'ils détiennent sur les
sources d'information, cette revue vise à atteindre des cercles beaucoup plus larges de l'opi-
nion publique. Elle n'a par suite aucunement l'ambition de présenter le caractère d'une revue
scientifique servant à la diffusion par un organisme d'études et de recherches de ses travaux
propres sous leur forme brute. Elle doit tendre au contraire, dans un effort de vulgarisation
au meilleur sens de ce mauvais terme, à décrire de manière attrayante et accessible les
grands problèmes de l'évolution et de l'aménagement de Paris.

L'Atelier Parisien d'Urbanisme constituait sans nul doute l'instrument le plus appro-
prié pour assurer la préparation d'une pareille publication. Créé en octobre 1967 à l'initia-
tive du Conseil de Paris, avec le soutien de l'Etat et de la Région, cet organisme encore
très jeune a pour mission particulière de procéder aux études à long terme concernant l'ave-
nir de la ville et d'élaborer, en fonction de cette vue prospective, un cadre de propositions
devant guider la politique urbaine qu'il apparaît souhaitable et parfois indispensable de mener.

Revêtant la forme juridique souple d'une association privée de la loi de 1901, cet
Atelier est par suite indépendant de l'administration strictement entendue, tout en lui étant
suffisamment relié sur de nombreux plans, pour que puisse s'instaurer une collaboration intime
qui est dans la nature des choses. Sans rien enlever en effet aux services de la préfecture
de Paris de leurs responsabilités traditionnelles, aussi bien pour l'exécution et la gestion qu'en
ce qui concerne la conception elle-même, il s'efforce seulement d'apporter à leur action, comme
à leurs réflexions, un concours original et une dimension supplémentaire: le concours d'une
équipe pluridisciplinaire de spécialistes de formations très diverses: ingénieurs, statisticiens,
géographes, économistes, architectes, sociologues, juristes, etc... mais qui doivent travailler en
symbiose très étroite; la dimension d'une réflexion qui dégagée, parfois excessivement d'ailleurs,
des contingences et des contraintes des problèmes immédiats, s'efforce de saisir et de préparer
les traits essentiels d'un avenir, difficile à discerner et à maîtriser, mais dont la prévision
est indispensable malgré la part de pari qu'elle contient inévitablement, à la solution de tout
problème important d'urbanisme dans la Capitale.

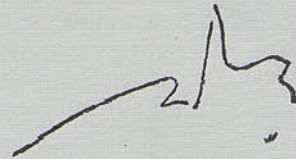
C'est à ce titre que l'Atelier Parisien d'Urbanisme, dès sa création, a dû affronter
le plus redoutable des problèmes, celui de la préparation du schéma directeur de la ville.
C'est à ce titre aussi qu'il a été chargé, pour l'un des points les plus sensibles de la Capi-
tale et l'une des opérations de plus grande envergure qui y soit tentée, de proposer succes-

sivement à l'approbation du Conseil de Paris une option générale d'urbanisme concernant l'ensemble du centre rive droite, puis un Schéma d'aménagement de l'opération des Halles. C'est enfin dans cet esprit qu'il doit contribuer, en 1970, à la préparation des futurs plans d'occupation des sols prévus par la loi d'orientation foncière, en s'efforçant, notamment en ce qui concerne les futurs pôles d'emplois prévus à l'emplacement des grandes gares parisiennes, d'établir un lien direct entre les indications forcément vagues du Schéma directeur et le contenu obligatoirement très précis des plans d'occupation du sol.

Le résultat de ces travaux et de ceux qui les expliquent ou les prolongent doit fournir à la présente revue une part essentielle de son contenu, à laquelle s'ajoutera bien évidemment la contribution des différents services de la préfecture de Paris en ce qui concerne les problèmes d'aménagement qui se posent dans leurs secteurs respectifs.

Paris-Projet possède de la sorte le caractère d'une revue consacrée à l'exposé et au commentaire d'un effort de recherche et de réflexion et ne doit en aucun cas être regardée comme une sorte de « Journal Officiel de l'administration », dont chaque ligne ou chaque conclusion définirait la position et engagerait la responsabilité. C'est dans cette mesure qu'elle peut le mieux aider à s'établir ce grand débat public que réclament à chaque moment les décisions qui engagent l'avenir de notre Capitale.

Le Préfet de Paris



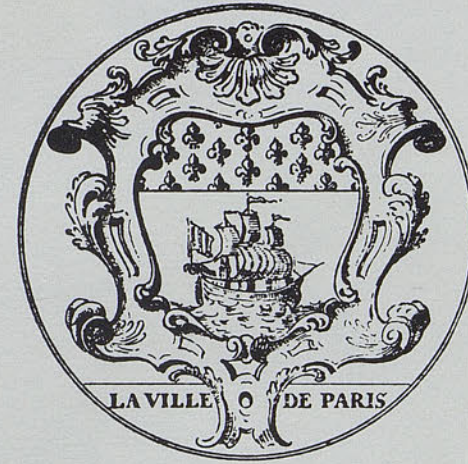
MARCEL DIEBOLT

NOTA: Par une délibération en date du 11 juillet 1969, le Conseil de Paris a approuvé les projets d'aménagement du quartier des Halles, présentés dans les pages qui suivent.

Le Conseil a toutefois demandé :

- l'élaboration d'un schéma de secteur de l'ensemble du centre rive droite où ces plans d'aménagement viendraient s'insérer,
- l'augmentation de la part des équipements culturels et des logements sociaux dans le programme de l'opération.

Depuis la mise sous presse de ce numéro, l'évolution des études de la R. A. T. P. conduit d'autre part à envisager, pour l'implantation des stations du R. E. R. et de la ligne de Sceaux, la solution de les juxtaposer plutôt que de les construire l'une sur l'autre, ainsi qu'il est indiqué plus loin.



« Paris n'est pas une ville, c'est un monde. »

C'est en ces termes que François I^{er} parlait de la Capitale. Des siècles se sont écoulés et la remarque garde tout son sens.

Cependant, chaque jour ce monde se transforme et se remodele. Sans renier son passé, Paris prépare son avenir.

Des projets nombreux et ambitieux prennent naissance. Des chantiers s'ouvrent, des quartiers sont restaurés, d'autres disparaissent.

Paris n'est pas un simple ensemble de pierres, de rues, de monuments, de ponts. C'est avant tout une vie intense que lui confèrent ses habitants. Ce sont eux qui font la ville, tout comme la ville les marque.

Comment croire, alors, que les parisiens puissent rester indifférents aux transformations qui s'accomplissent sous leurs yeux ?

Il suffit qu'une exposition concernant Paris s'ouvre, pour qu'un grand nombre de personnes s'y rendent : près de 30.000 entrées, salle St-Jean, lors de l'exposition des maquettes des Halles au Printemps 1968.

Cet intérêt déborde les seuls habitants de la ville. Paris est, en effet, une de ces rares métro-

poles au monde vers lesquelles les hommes, quelle que soit leur nationalité, se tournent volontiers, auxquelles ils identifient une part de leurs rêves, de leurs souvenirs, de leurs espoirs. « Retrouvant Paris, c'est mon toit que je crois retrouver » écrivait J. Steinbeck.

Pour cette raison, il nous a semblé, non seulement utile mais presque indispensable, qu'une revue rende compte de tout ce qui a trait à l'urbanisme, à l'aménagement, à l'avenir de la ville de Paris. Non que divers magazines spécialisés n'évoquent parfois ces problèmes, mais le plus souvent, la technicité de l'exposé rebute par son hermétisme et interdit au plus grand nombre l'accès à cette information.

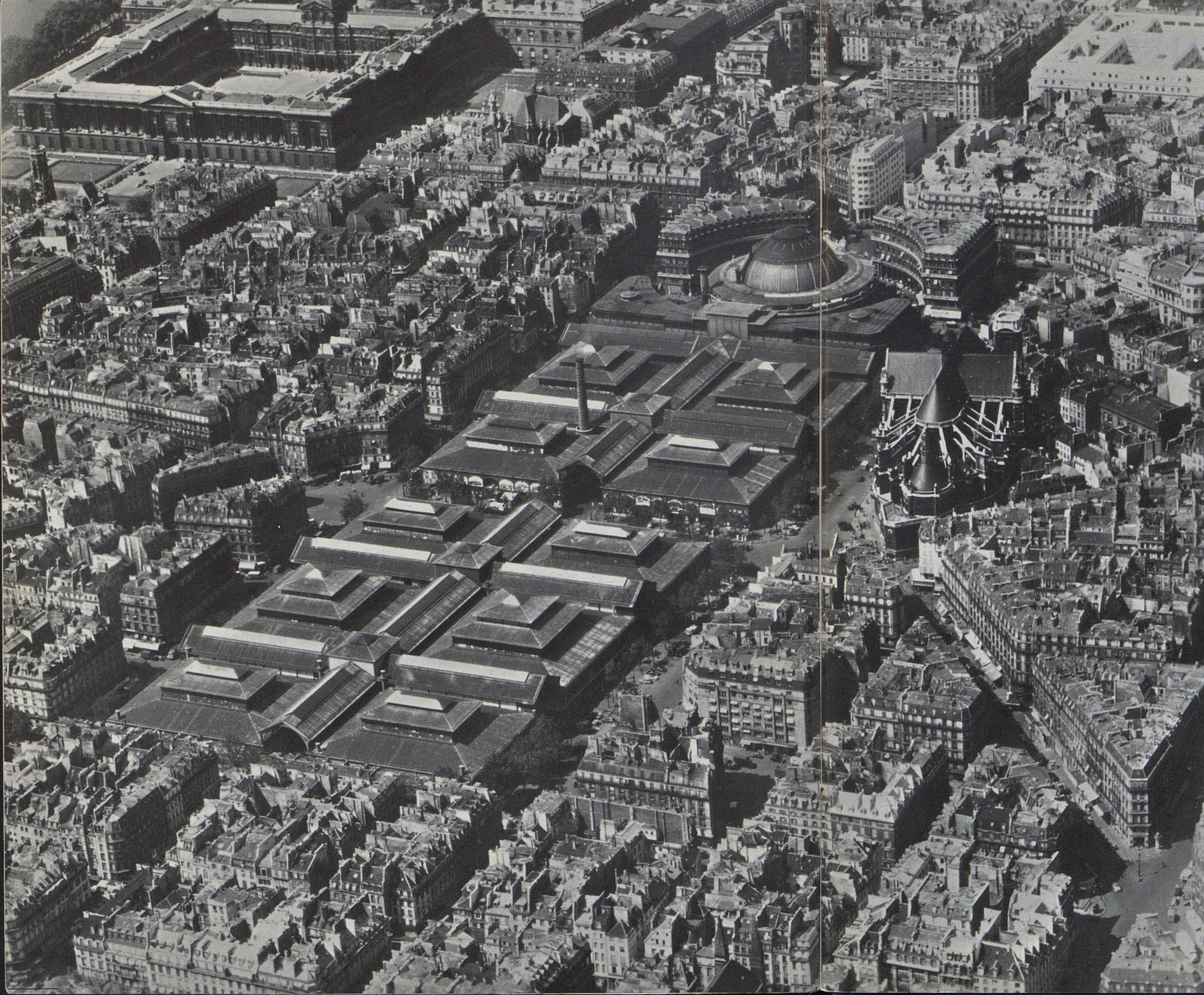
Même lorsque aucun parti pris n'altère la présentation des faits, la presse quotidienne de son côté ne peut, du fait de ses contraintes propres, traiter ce type de question, que de façon fragmentaire et trop succincte.

C'est dans le but de répondre à ce besoin implicite d'informations que la revue « PARIS-PROJET » a été créée.

Loin de considérer le terme de « projet » dans le sens restreint d'une étude précise en vue d'une opération concrète d'architecture et d'urbanisme, c'est dans sa pleine signification d'ambition pour l'avenir de la ville tout entière qu'il faut l'entendre ici.

Essayant de nous pencher sur cet avenir, c'est aussi la réalité présente et toujours mouvante qu'il nous faudra décrire.

La Rédaction.



LES HALLES

Au cours de la session de juillet dernier, le Conseil de Paris a été saisi du projet d'urbanisme concernant le quartier des Halles.

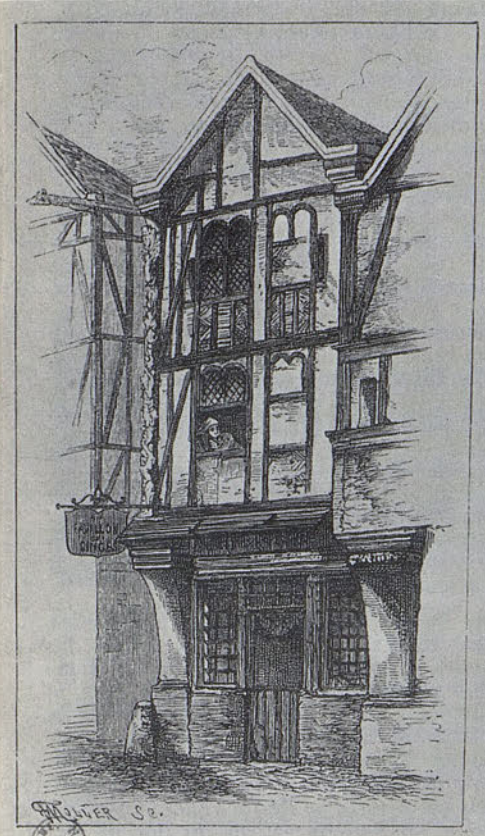
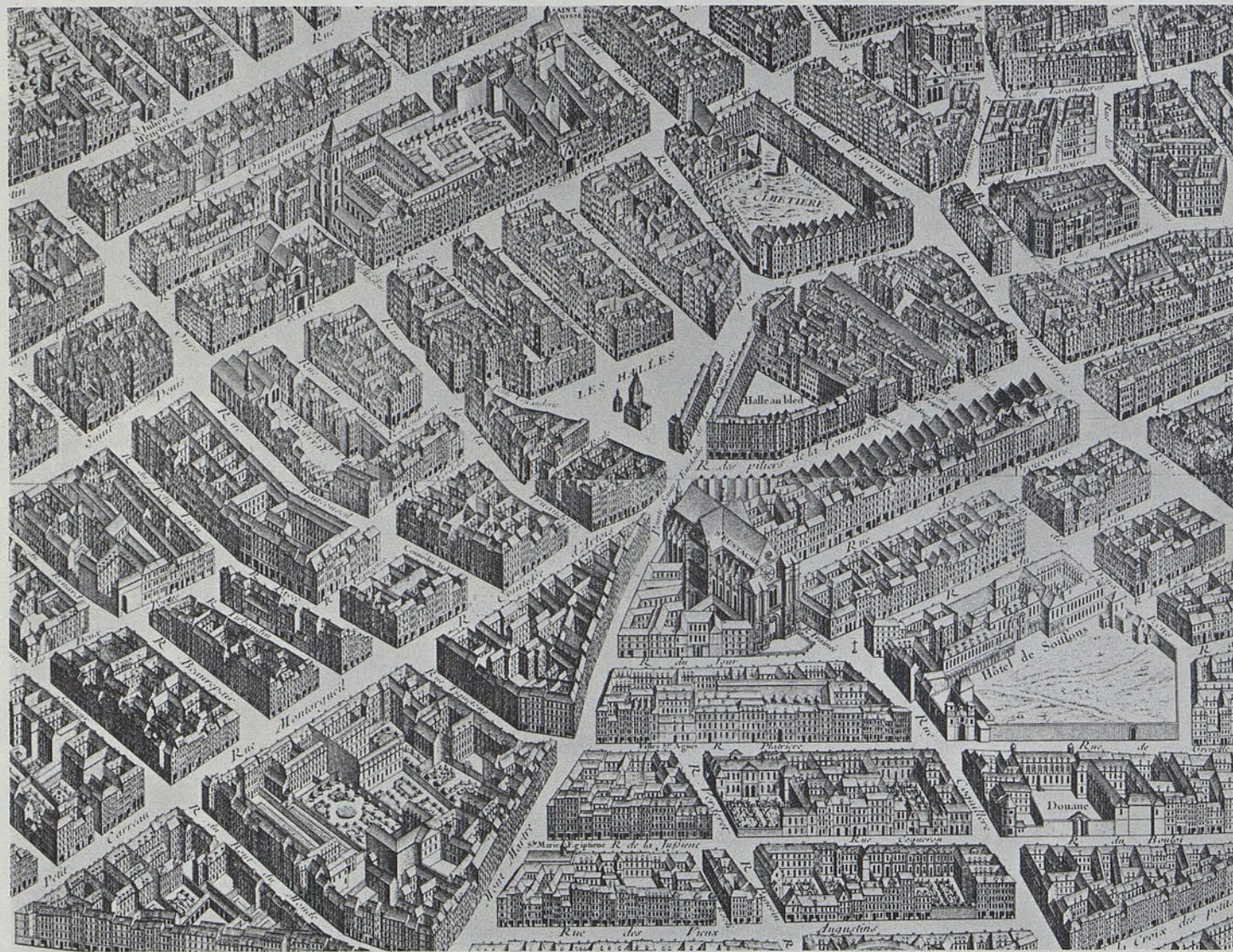
A nouveau, au-delà des cercles de spécialistes et de responsables politiques ou administratifs, au-delà même de la population du secteur concerné, l'opinion publique s'est vivement intéressée à ce problème si difficile. Rien de ce qui doit se passer aux Halles ne peut être indifférent à tous ceux, innombrables, en France comme à l'étranger, qui aiment Paris, apprécient son histoire, souhaitent son progrès.

Pour éclairer et prolonger ce grand débat, nous avons jugé nécessaire de présenter dans les pages qui suivent:

- Les transformations successives de ce quartier à travers l'histoire (article de M. François Loyer).
- Quelques photos sur un marché qui a disparu.
- Le schéma d'aménagement de ce secteur présenté au Conseil de Paris (article établi sur le fondement des travaux menés par l'Atelier Parisien d'Urbanisme).
- Les études de restauration et de réhabilitation concernant la partie de ce quartier qui doit être conservée et mise en valeur.

LES HALLES

les transformations du quartier à travers l'histoire



Vieille maison à pans de bois.

Le Plan Turgot montre l'aspect du quartier des Halles en 1738.

La fontaine des Innocents se dressait autrefois à l'angle de deux rues. A la fin du XVIII^e siècle, elle fut transportée dans le cimetière désaffecté et reconstruite sous la forme d'un monument quadrifont.

qu'à cette époque, avec la construction d'une enceinte qui, reprenant le tracé de la muraille du bourg Saint-Germain l'Auxerrois sur la place du Louvre et la rue Perrault, remontait ensuite nettement plus au Nord jusqu'au niveau de la rue de la Ferronnerie et de la rue des Lombards. C'était le premier empiètement de la ville sur ses deux rives.

Mais les Halles, ni en tant que quartier, ni en tant que fonction, n'existaient encore. On sait seulement qu'au début du XII^e siècle, au lieu-dit les Champeaux, c'est-à-dire sur l'actuel carreau des Halles, il y avait un marché. Le tracé de la rue Montmartre, celui de la rue Saint-Honoré et de la rue Saint-Denis délimitaient déjà les axes du futur quartier. C'étaient des chemins de campagne venant jusqu'aux portes des remparts.

La naissance des Halles, c'est à Philippe-Auguste qu'on la doit. Sous son règne, la prospérité agricole de la France en fait l'un des plus puissants pays du monde. Paris, capitale, se développe brusquement dans une nouvelle enceinte englobant cette fois tout le secteur des Halles depuis la rue de l'Oratoire par la rue Jean-Jacques-Rousseau et la rue Tiquetonne jusqu'au niveau du n° 209 de la rue St-Denis, où se situait la nouvelle porte de la ville. Tout le terrain compris entre l'ancienne et la nouvelle enceinte sera loti en parcelles régulières orientées sur un plan en éventail le long des axes convergents de la rue St-Denis, de la rue Montmartre et de la rue St-Honoré. En plein cœur du quartier, à la pointe St-Eustache, on installe sur un terrain triangulaire l'ancienne Foire Saint-Ladre, qui deviendra deux ans plus tard, en 1183, le marché des Halles de Paris. C'est donc à la fin du XII^e siècle et au début du XIII^e siècle que se définit le rôle commercial et l'existence même du quartier. Presque en même temps, sur la rive gauche, on fondera la Sorbonne, dont les statuts sont donnés en 1215,

et dans la Cité on édifie Notre-Dame et la Sainte-Chapelle : nous avons vécu huit siècles sur ce schéma d'urbanisme élaboré sous le règne de Philippe-Auguste et de Saint Louis.

Philippe-Auguste avait vu grand pour son époque : trois siècles plus tard, en 1543, le roi François I^{er} faisait revendre les terrains libres du quartier pour inciter à la reconstruction. Sans doute, beaucoup de maisons s'étaient-elles écroulées de vétusté (elles étaient aussi anciennes pour les gens de la Renaissance que les plus vieilles maisons des Halles le sont aujourd'hui pour nos contemporains) ou bien elles avaient pu être détruites par les guerres. Quoi qu'il en soit, le développement de Paris s'était figé dans son enceinte depuis plus de deux cent cinquante ans, et encore cette enceinte n'était-elle pas toute bâtie.

La première grande transformation des Halles date donc du XVI^e siècle : après la vente des terrains libres, il y a une célèbre ordonnance de police qui interdit de laisser apparents les pans de bois des maisons ; on prescrivait de les recouvrir de plâtre pour éviter la propagation des incendies, dont les conséquences étaient souvent catastrophiques. Ainsi Paris ville de bois devint-elle Paris ville de plâtre. Les maisons en colombage appartenaient désormais au répertoire folklorique. Seules les lourdes maisons de maçonnerie, comme on en voit encore rue Saint-Denis, sont parvenues jusqu'à nous, en lieu et place d'un quartier médiéval déjà totalement disparu au XVII^e siècle. Les bâtiments des Halles eux-mêmes — deux grands abris de charpente qu'on avait édifiés en 1183 lors de la fondation du marché — sont rebâti entre 1551 et 1572. Et pour l'embellissement du quartier, plusieurs monuments naissent simultanément : St-Eustache, d'abord, commencée en 1532 et achevée en 1637 seulement ; la fontaine des Innocents, ensuite : ce ravissant

L'histoire du quartier des Halles, l'un des rares de Paris, avec le Quartier Latin, qui ait conservé la même fonction depuis le haut Moyen Age, est paradoxalement celle de multiples transformations qui, à travers les siècles, ont sans cesse réadapté à ses fonctions grandissantes un espace de plus en plus étroit, de plus en plus inadapté, qu'il fallait toujours remodeler, reconstruire, élargir en brisant l'étau des quartiers voisins qui étouffaient son développement : le plus vieux quartier de Paris

est ainsi l'un de ceux qui ont le plus changé de visage au cours de leur longue vie. On y trouve emmêlées des maisons de tout âge et de toute espèce, dont la succession hasardeuse recouvre mille cicatrices. C'est ce qui rend l'analyse de son histoire si confuse — on ne sait jamais si les édifices auxquels on fait référence sont encore existants ou s'ils ont disparu sous la pioche de quelque démolisseur du XVIII^e siècle ou du XIX^e — et l'examen des témoignages qui nous en restent, si problématique :

il n'y a là que des débris, des « lambeaux de tissu urbain » ressoudés de génération en génération.

L'origine du quartier est pourtant fort claire. Jusqu'au XI^e siècle, si l'on en croit les historiens de Paris, il n'existait, hors l'île de la cité, que quelques bourgs, clos de murs, dont le plus important sur la rive droite était le bourg Saint-Germain l'Auxerrois. Ses murailles suivaient le tracé de la rue Perrault, de la rue de Rivoli et de la rue Bertin-Poirée. Paris comme ville, ne prit vraiment figure

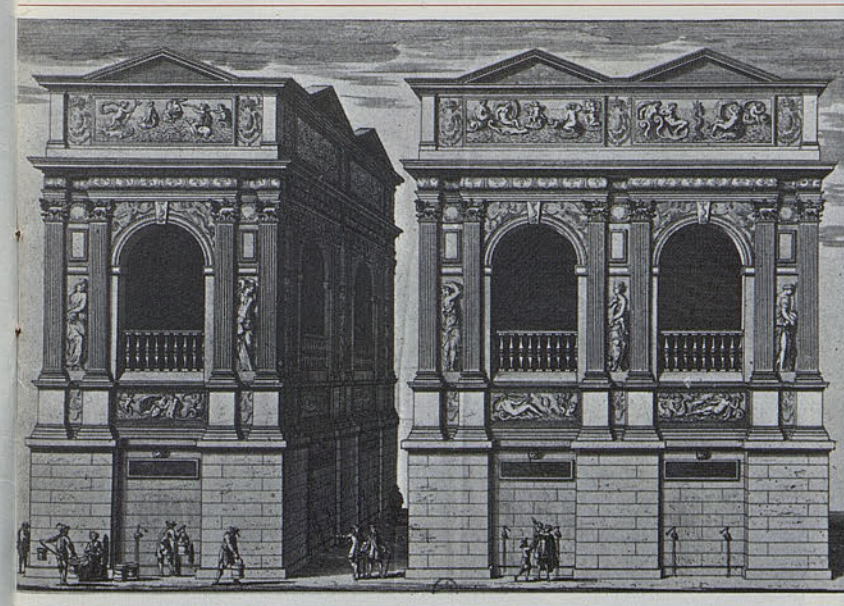


Photo Françoise Masson

monument se situait à l'origine au croisement de la rue St-Denis et de la rue Berger, sur ce carrefour un peu incertain où se retrouvaient les trois axes principaux du quartier.

De la fin du XVI^e siècle au milieu du XVIII^e, le quartier bouge peu. D'une part, les guerres de religion, celle de la Fronde, puis l'épopée de Louis XIV — Louis-le-Grand, qui mangea la fortune de son royaume en guerres, en fortifications et en palais — ne laissèrent guère de place au développement de la capitale. D'autre part, l'urbanisation de Paris, à partir du règne d'Henri IV, s'est portée sur des secteurs nouveaux, à l'extérieur de l'enceinte de Philippe-Auguste : le Marais, sur la rive droite : l'île Saint-Louis, et le faubourg Saint-Germain sur la rive gauche. La construction du Pont-Neuf tend à souligner cette direction nouvelle.

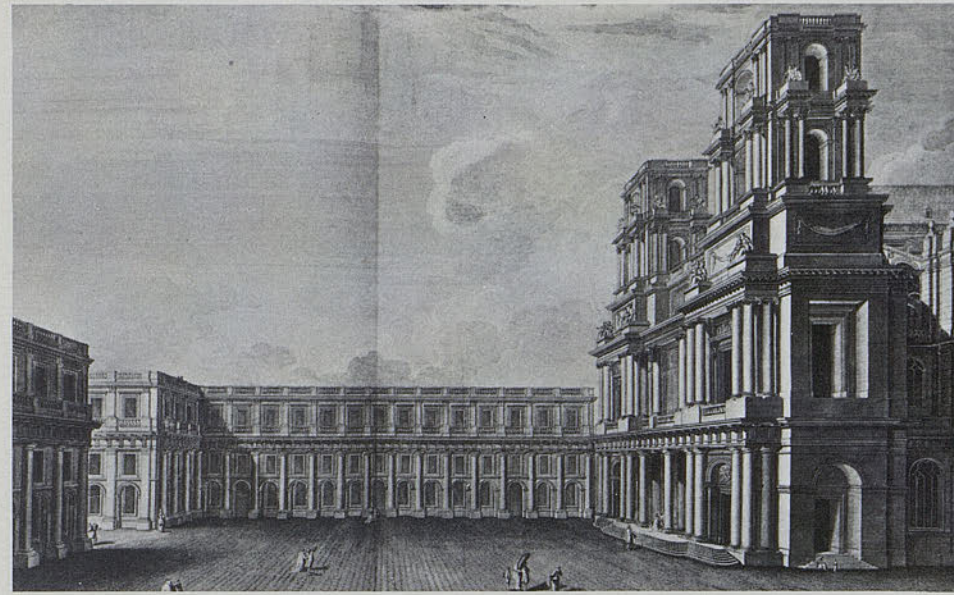
Deux réalisations, pourtant, marqueront les Halles de leur empreinte : ce sont celles de la rue de la Ferronnerie, dont une des rives est reconstruite en 1669

par les chanoines de Saint-Germain-l'Auxerrois, et de la rue du Roule, percée en 1689. La rue de la Ferronnerie constitue un ensemble encore presque intact, d'assez belle allure avec son passage central sous portique et ses frontons rythmant une élévation régulière à trois étages. D'un côté, elle donnait autrefois sur le cimetière des Innocents ; de l'autre, elle faisait front sur la rue de la Ferronnerie, dont l'apparence avait beaucoup gagné à cette réalisation.

Quant à la rue du Roule, ainsi nommée parce que construite sur des terrains appartenant au fief du Roule, son percement répond aussi bien à des intentions monumentales qu'au besoin d'ouvrir plus largement les Halles sur la Seine. Il n'y avait pas en effet de communication directe entre les Halles et le Pont-Neuf : le percement de la rue du Roule dans la suite de la rue de la Monnaie permet une montée directe dans l'axe du portail Sud de Saint-Eustache, à une époque où il n'existait ni la rue du Pont-Neuf, percée sous le Second-Empire, ni

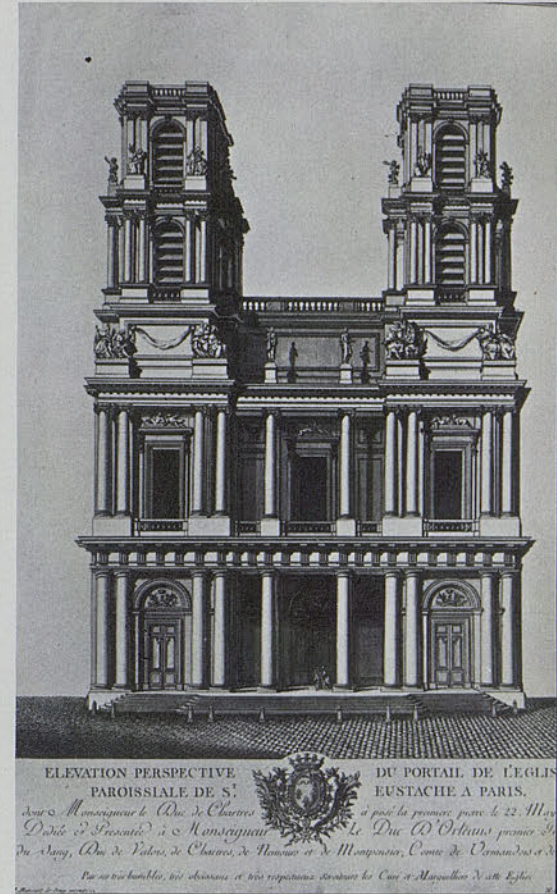
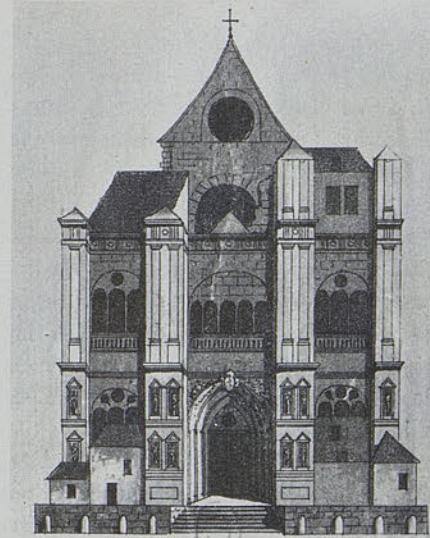
aucune des grandes artères du quartier : avec ses cinq toises de largeur (environ dix mètres), « cette nouvelle rue, à laquelle on a donné une largeur convenable, et bordée de maisons remplies de marchands de toute espèce, est à présent une des plus peuplées et des plus fréquentées de la ville » (Germain Brice : « Description nouvelle de la ville de Paris... », Paris, 1698). C'est donc une rue très commerçante, venant rencontrer la rue Saint-Honoré, qui remplissait alors le rôle actuel de la rue de Rivoli, tout à la fois grande artère et voie commerçante de première importance. Le percement de la rue du Roule relie cet axe Est-Ouest déterminant avec le nouvel axe Nord-Sud du Pont-Neuf, clé des quartiers de la rive gauche. Placé à peu près dans la perspective (aussi bien que la topographie du quartier le permettait !) il offre un arrangement d'allure monumentale, encore conservé de nos jours, où la vue s'étend en droite ligne du Pont-Neuf jusqu'au grand portail du transept de Saint-Eustache.

De Saint-Eustache au Pont-Neuf, c'est une nouvelle direction qui s'offre au quartier médiéval, dont le tracé s'orientait précédemment tout entier vers le carrefour de la rue Saint-Denis et de la rue Saint-Honoré. L'organisation traditionnelle, où se lisait clairement la succession des premières enceintes, est modifiée par cette sorte de drain, venant jusqu'au cœur du marché attirer un flot de circulation vers les quartiers de la rive gauche. C'est dire que l'extension de la capitale a une influence décisive sur la vie même des plus vieux quartiers, dont l'équilibre est transformé. Une savante étude du C.N.R.S. sur « l'îlot de la rue du Roule et ses abords » (Paris, Fédération des Sociétés archéologiques de Paris et de l'Île-de-France, tomes XVI-XVII, 1965-66) l'a d'ailleurs fort bien montré. C'est grâce à elle qu'on connaît même aujourd'hui le nom des architectes



qui ont construit la rue : Jean-Perrault et Jean-Baptiste Prédot, connus par ailleurs pour avoir travaillé sous la direction de Hardouin-Mansart au lotissement et à la construction des hôtels de la place des Victoires. On sait également que, les capitaux manquants, ce sont les entrepreneurs qui ont avancé les fonds, se remboursant par la suite en nature (la méthode était courante à l'époque dans Paris).

L'opération d'urbanisme qui, du carrefour de Buci au portail de Saint-Eustache, permet l'ouverture d'une grande voie, dont la largeur régulière est inusitée pour l'époque, suffit au dégagement des halles pour près d'un siècle. Cependant, dès le milieu du XVIII^e siècle, des projets nouveaux voient le jour. Ce ne sont d'abord que des propositions d'embellissement. En 1748, lors du concours pour la création de la place Louis XV (concours qui aboutira à la construction de



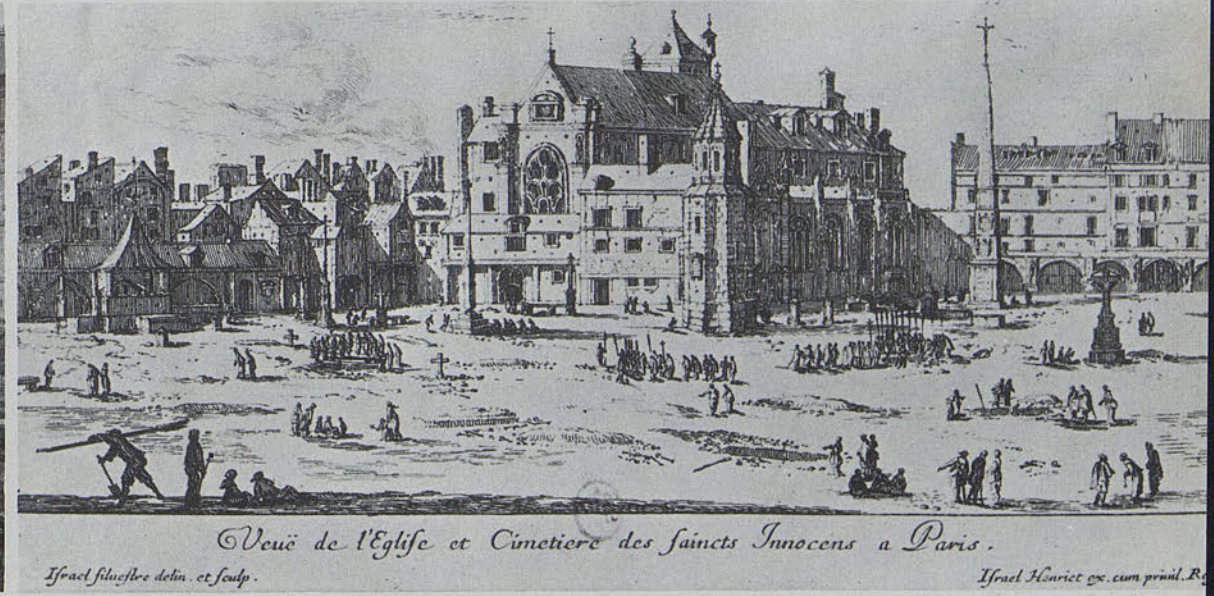
La vieille facade de Saint-Eustache restée inachevée depuis 1637 après un siècle de travaux. Mansart de Jouy fut chargé en 1754 d'une reconstruction qui s'inspire du projet de Servandoni pour Saint-Sulpice. Son projet fut repris et simplifié par Moreau.



Photo Marc Lavrillier

Touchant le cimetière, le côté Nord de la rue de la Ferronnerie fut rebâti par les chanoines de Saint-Germain-l'Auxerrois en 1669.

Une gravure d'Israel Silvestre, au XVII^e siècle et une lithographie du XIX^e siècle nous renseignent sur la physionomie de l'ancien cimetière des Innocents avec sa chapelle et ses ossuaires en galeries de cloître.



Photos Françoise Masson

La Halle au blé fut bâtie de 1765 à 1768. Elle occupait l'emplacement de l'hôtel de Soissons, dont elle garda l'étrange colonne astronomique. De plan circulaire, la Halle au blé comportait un double anneau de galeries intérieures au rez-de-chaussée et de vastes greniers voûtés en cintre brisé, conception audacieuse pour l'époque. Plus tard on imagina de couvrir la cour d'un dôme en charpente de bois, remplacé trente ans plus tard par une charpente de fer, l'une des premières de Paris. Incendiée par la commune la Halle au blé perdit son anneau de galeries mais garda sa coupole lors de la reconstruction effectuée par Blondel en 1889.

PHILIBERT DE LORME,
CONSEILLER ET AUMONIER DE HENRI II,
GOUVERNEUR ET ARCHITECTE DU CHÂTEAU DES TUILERIES,
ABBÉ DE S. ÉLOI DE NOYON ET DE S. SERGE D'ANGERS, &c.
CONÇUT L'AN MDXL L'IDÉE D'UNE CHARPENTE EN PLANCHES.
SA MÉTHODE LONGTEMPS NÉGLIGÉE À PARIS,
FUT EMPLOYÉE POUR LA PREMIÈRE FOIS
À LA CONSTRUCTION DE CETTE COUPOLE,
L'AN MDCCLXXXII.



Photos Françoise Masson



la Concorde), plusieurs projets prévoient l'installation d'une grande place devant Saint-Eustache, d'autres ont pour but le dégagement de la Colonnade du Louvre : l'architecte Luzy prévoyait une place octogonale d'où partiraient huit rues, à la rencontre de la rue du Roule et de la rue Saint-Honoré ; Mansart de Lévy se contentait d'élargir la rue de la Monnaie autour d'une belle place ovoïde, tandis qu'un anonyme descendait jusqu'au quai où il installait une belle place en demi-ronde, là où se trouve aujourd'hui le carrefour dissymétrique de la rue de la Monnaie et de la rue du Pont-Neuf, coïncé entre les monuments gigantesques de la Belle Jardinière et de la Samaritaine. Le plus audacieux de tous ces projets était celui de Faure qui reprenait l'idée d'une place circulaire au débouché du Pont-Neuf, en remblayant le quai pour obtenir un cercle parfait et en associant ce projet à une grande place longue derrière la Colonnade. L'église

Saint-Germain-l'Auxerrois était détruite et reconstruite sur un plan ovale dans l'axe de la Colonnade, à l'alignement de la rue de la Monnaie (pour tous ces projets, voir l'article de Jean-Marie Pérouse de Montclos et André Chastel : « L'aménagement de l'accès oriental du Louvre », in « Les Monuments Historiques de la France », nouvelle série, vol. XII, fasc. 3, 1966). Rien n'a été fait, en définitive, hors le dégagement de la Cour Carrée du Louvre, remplie de masures qui seront détruites en 1755-59.

La Guerre de Sept ans, où la France perdra ses colonies des Indes et du Canada, épuise les ressources du pays. Lorsqu'en 1765, l'architecte Patte publiera ses « Monuments érigés à la gloire de Louis XV », les quelques quatre-vingt dix projets du concours de 1748 n'auront plus guère de chance de voir le jour, sinon sur le papier : le Marquis de Marigny, directeur des Bâtiments de France, manque de crédits !

Néanmoins, très vite les projets d'urbanisme réapparaissent. Ce ne sont plus désormais des plans d'apparat mais des études précises de fonctionnement qui tiennent compte de l'accroissement de la ville, des nécessités de la circulation et des impératifs financiers des promoteurs. En quelques années, la mentalité a profondément changé : la commande royale recule devant l'investissement immobilier des grandes banques. Malgré la faillite de Law (qui s'est d'ailleurs passée aux Halles mêmes, rue Quincampoix), la puissance du grand capital devient énorme dans ce siècle de marchands et après une guerre qui fut plus encore une guerre économique qu'une guerre de soldats. « La fureur de la bâtisse imprime à la ville un air de grandeur et de majesté... Les spéculateurs ont appelé les entrepreneurs qui, le plan dans une main, le devis dans l'autre, ont échauffé l'esprit des capitalistes. » L'auteur du « Tableau de Paris » écrivait ces phrases

au vocabulaire très contemporain en 1782. Depuis 1769, en effet, d'immenses travaux avaient été entrepris dans Paris : le premier plan d'urbanisme de la capitale avait été donné par Moreau-Desproux en 1769, la même année où il commençait la construction des arcades du Palais-Royal. Dans ce plan d'urbanisme étaient proposées la démolition des maisons construites sur les vieux ponts de la Seine — démolition qui fut effectivement réalisée — et la construction de deux places : le Palais-Royal, place en jardin fermé et la place de Saint-Eustache, dont l'architecture s'accommodait à la nouvelle façade de l'église, commencée par Mansart de Jouy en 1754 et restée inachevée. La construction fut bien reprise par Moreau de 1772 à 1778, mais ni la tour Sud ni les maisons de la place ne purent être réalisées, faute d'argent. Après tant de projets utopiques, le projet de la place Saint-Eustache, mieux appuyé, aurait dû voir le jour, tout aussi bien que le Palais-Royal, excellente affaire immobilière du Duc d'Orléans. Mais rien ne fut fait en définitive et rien n'a été fait par la suite, la reconstruction des Halles sous Napoléon III ayant totalement négligé le dégagement de Saint-Eustache.

Par contre, tout à côté, le lotissement des terrains de l'hôtel de Soissons devait faire naître un ensemble important qui a malheureusement totalement disparu de nos jours, à la suite d'une succession de circonstances malheureuses : l'opération de la Halle au Blé. Entre la rue Jean-Jacques Rousseau et Saint-Eustache, l'hôtel de Soissons, construit à la Renaissance pour Catherine de Médicis, occupait un vaste terrain. Il fut vendu en 1760 et démoli — à l'exception d'une colonne astronomique, construite en même temps que le palais par Jean Bullant en 1572 et qui avait été rachetée par un gentilhomme, Louis Petit de Bachaumont, lequel en fit don à la ville. Le lotissement

respecta donc la colonne, qui fut greffée sur la façade de la Halle au Blé circulaire que construisait Le Camus de Mézières. Une rue l'isolait des immeubles construits sur le terrain restant et destinés à des artisans du quartier. Un peu plus tard, les architectes Legrand et Molinos eurent l'idée de couvrir la vaste cour circulaire de la Halle sous une voûte en charpente de bois, d'une rare audace. Sa dédicace se référait à Philibert Delorme, qui fut lui-même à la Renaissance grand inventeur de charpente. Détruite par un incendie, la couverture de la Halle fut refaite en métal — une grande innovation — par l'architecte Bélanger, entre 1811 et 1813.

L'ensemble de la Halle au Blé était intact au moment de la Commune : celle-ci l'incendia. On démolit alors la moitié des immeubles d'enveloppe, pour permettre le percement de la rue du Louvre (1888), le long de laquelle deux somptueux immeubles ordonnancés furent construits. Il fut aussi nécessaire d'abattre l'anneau extérieur des constructions de l'ancienne Halle au Blé, dont on ne conserva que les arcades intérieures et la fameuse charpente de fer, qui avait résisté

au feu : déguisée par le dôme de la Bourse du Commerce, elle est parvenue jusqu'à nous. Mais les malheurs de l'ancienne Halle au Blé n'étaient pas terminés : il a fallu qu'en 1936 on détruise l'autre moitié de l'enveloppe pour réaliser les deux vilains bâtiments des Halles — dont le style s'inspire vaguement des pavillons de Baltard — pour qu'après moins de deux siècles d'existence le lotissement du financier Oblin achève de disparaître.

Le lotissement de la Halle au Blé s'est accompagné d'un grand nombre d'opérations : percement de la rue d'Angivilliers en 1780, construction des immeubles de la Cour Batave et de la Cité des Halles (1785), reconstruction de la Halle aux Poissons et de la Halle aux Draps en 1787 et 1794. Toutes ces réalisations ont connu un sort identique à celle de la Halle au Blé : elles ont disparu dès le XIX^e siècle, dans la plupart des cas lors des travaux d'Haussmann.

Enfin, en 1780, le déménagement de l'ancien cimetière des Innocents fut décidé : on affirme qu'il avait reçu les sépultures de plus d'un million de morts depuis sa fondation. Quoi qu'il en soit, il

était saturé, ses murs se rompirent et les ossements des morts envahirent le quartier. Il fallu le désaffecter et le déménager. On y installa un marché, les Halles étant trop resserrées dans leur ancien espace et dévorant maintenant tout le quartier. Au cœur du nouveau marché, on transporta la vieille fontaine des Innocents, sculptée par Jean Goujon en 1549. Il avait d'abord été question de la détruire mais l'intervention de Quatremère de Quincy auprès de l'Académie des Beaux-Arts sauva le monument. On le reconstruisit d'une manière très différente, en y ajoutant un quatrième côté, que le sculpteur Pajou, tant était grande son admiration pour Lescot, se contenta de copier d'après la statue de la Paix, sur la façade de la Cour Carrée du Louvre.

A la Révolution, après la reconstruction des bâtiments des halles et leur extension, il ne reste à peu près plus rien de l'ancien quartier de la Renaissance, lui-même rebâti sur le quartier médiéval. Mais si la seconde génération des maisons des Halles s'était contentée de se remonter sur les fondations de la première, en ne changeant que le matériau, la troisième génération des Halles trans-

forme profondément la physionomie du quartier en modifiant le tracé des rues et en installant toute une série de nouveaux monuments. L'intervention du capitalisme permet désormais ces grandes opérations urbaines qui travaillent à vif dans la chair du vieux quartier : en 1689, on avait avec peine réuni les fonds nécessaires au percement de la rue du Roule ; au XVIII^e siècle, ce sont de « grands ensembles » qui sont bâtis, avec tout un réseau de rues nouveau et des édifices publics par surcroît.

L'intervention de l'Empire néglige apparemment le quartier des Halles. Pourtant, dans la réorganisation du commerce et des transports, l'empereur déleste les halles de deux de leurs marchés : celui des vins et celui des cuirs, qui vont aller rive gauche. C'est le premier pas vers la désaffectation de la fonction originelle du quartier : le commerce des halles se restreint, se spécialise dans l'alimentation, en même temps qu'il connaît chaque jour un accroissement plus considérable par le développement de la ville.

Sur le plan matériel, deux opérations limitrophes vont atteindre le secteur des Halles : après l'attentat de la rue Saint-Nicaise, en 1800, l'empereur décide l'isolement du Palais du Louvre par la construction de la rue de Rivoli. Un bref tronçon, de grande largeur (douze toises, soit vingt-quatre mètres) sépare les jardins des Tuileries de la ville, rendant plus efficace la protection du palais. Pendant ce temps, à l'autre bout du quartier, l'ancien châtelet de Paris (construit sous Louis VI le Gros avec la première enceinte de la rive droite, au pied de la rue Saint-Denis) est démoli. Une place est aménagée entre 1802 et 1811, une fontaine construite. L'opération a un double rôle policier — le quartier est insalubre et dangereux — et urbanistique — permettre le dégagement de la rue Saint-Denis, unique axe Nord-Sud de Paris, aboutissant sur le carrefour trop étroit du quai et du pont. A ces deux opérations s'ajoute enfin la construction du marché des Prouvaires : c'est le marché de l'alimentation, devant Saint-Eustache. On le construit sous forme de pavillons bas, en bois couvert de petite tuile, avec de vastes places pour le parage — le stationnement devient un problème tout autant que la circulation dans cette grande ville qui comporte maintenant 700.000 habitants.

Les travaux de la fin du XVIII^e siècle et la réorganisation de l'Empire donneront un répit de vingt-cinq ans à ce vieux quartier saturé. Répit fonctionnel mais non répit social : un nouveau pro-



Photo Roger Viollet

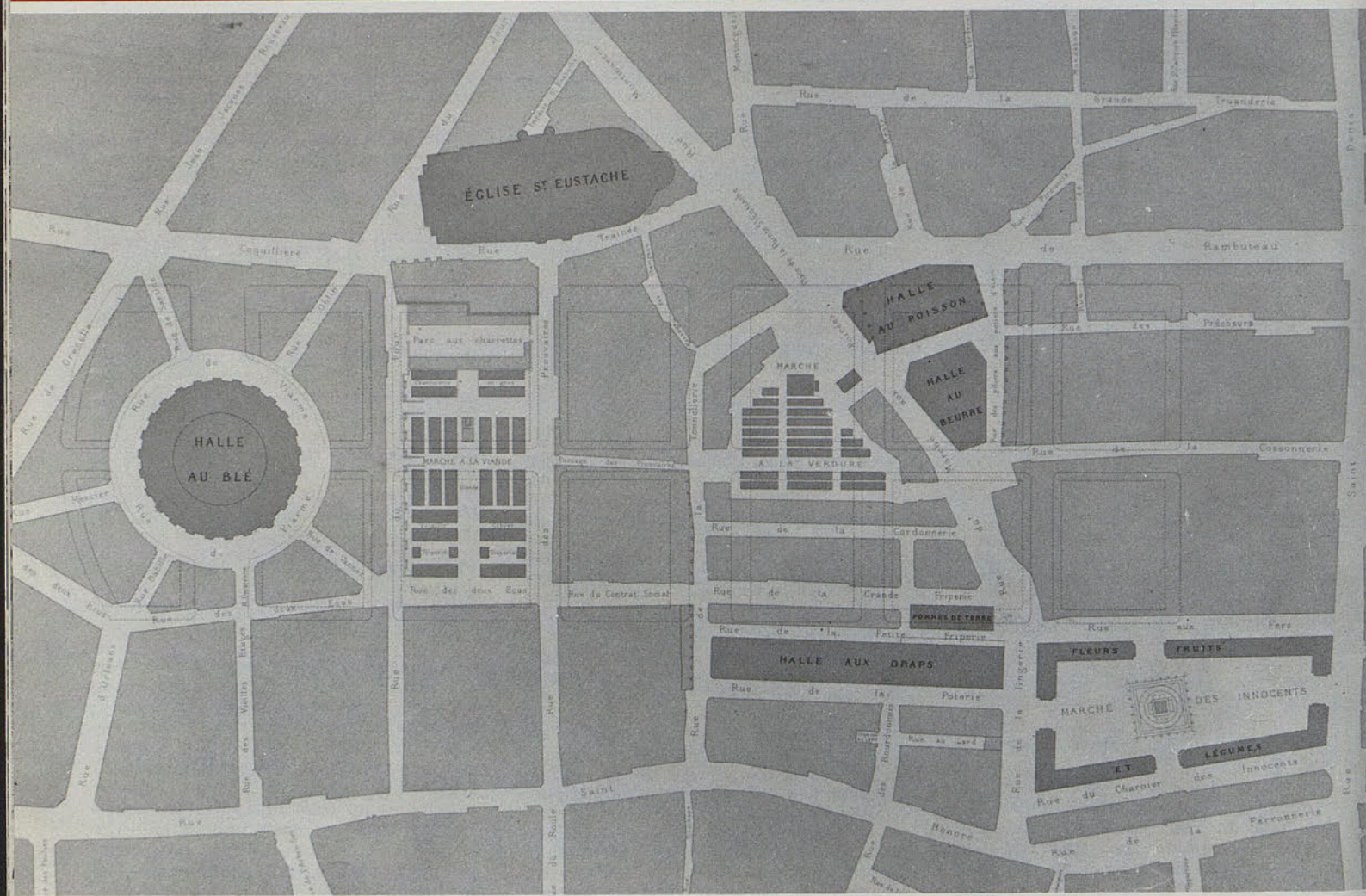
blème est en gestation depuis l'apparition du phénomène industriel, c'est la question sociale, la situation économique de l'ouvrier ne cessant de se dégrader. L'ouvrier du XIX^e siècle est comparable à l'ouvrier agricole ou au manoeuvre étranger de notre époque, il n'a ni travail fixe ni domicile fixe. Il vit dans des conditions misérables, entre le bidonville de banlieue et l'îlot insalubre des vieux quartiers. Le quartier des Halles est touché par cette dégradation. On n'y pensera guère jusqu'aux journées du 13 et 14 avril 1834, où l'insurrection éclate à travers tout le quartier que la troupe devra reconquérir rue par rue : l'affaire de la rue Transnonnain (rue Beaubourg) restera un épouvantable souvenir de massacre et de déportation, poussant Haussmann à ce cri de satisfaction : « j'ai supprimé la rue Transnonnain de la carte de Paris ». Un peu plus bas, le cloître Saint-Merri prend une aussi triste célébrité.

La conséquence des émeutes de la rue Transnonnain ne se fait pas attendre : en 1838, le préfet Rambuteau décide le percement de la rue qui porte son nom pour « l'éventrement du quartier des émeutes, des barricades ». En 1842, une commission se réunit pour étudier un projet de destruction et de reconstruction du quartier entier. En 1845, le premier projet de pavillons en pierre, par Baltard et Callet, voit le jour. En 1847, la Chambre vote 80 millions pour son exécution, que n'interrompera pas la révolution de 48 : le gouvernement républicain décide la continuation des opérations, pour lutter contre le chômage. En fait, les motivations du roi

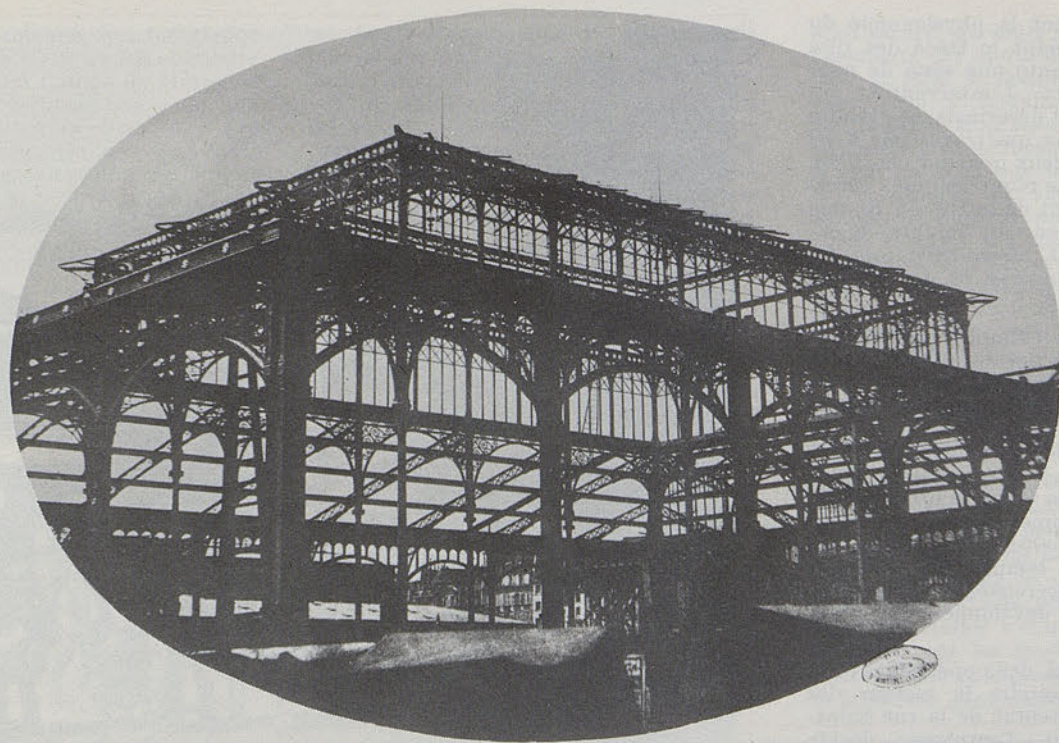
Le marché des Prouvaires, l'un des plus grands ajoutés aux anciennes Halles, fut installé devant Saint-Eustache entre 1813 et 1822. Ses abris de charpente ressemblaient à ceux de l'actuel marché Saint-Germain sur la rive gauche et préfigurent déjà les vastes pavillons à lanternons que dessinera Baltard. Dans une ville en pleine extension la surface du marché a démesurément grandi en un demi-siècle, dévorant îlot par îlot le quartier médiéval de Saint-Eustache.

Louis-Philippe et celles de gouvernants de la République se rejoignent : il s'agit de détruire tout un labyrinthe de ruelles étroites, bordées de maisons élevées sur six ou huit étages, véritable « médina » ouvrière où les forces de police n'ont pas le droit de cité. Le percement des voies nouvelles permet le quadrillage du quartier en cas d'émeute... Nul ne songe d'ailleurs à s'en cacher, les exigences de la stratégie étant parfaitement en concordance avec les besoins de la circulation dans une ville où aboutissent depuis peu les « embarcadères » des nouvelles lignes de chemin de fer.

Aussi, dès l'installation du Prince-Président, le préfet Berger poursuit-il activement les travaux, en les augmentant du prolongement de la rue de Rivoli jusqu'à la place de l'Hôtel de Ville et du percement du boulevard de Sébastopol, large de 30 mètres, entre la Gare de l'Est et la Seine. Arrivé en 1853, Haussmann ne sera pas l'inventeur de l'urbanisme auquel on prête son nom mais l'exécutant grandiose de projets nés avant lui : à peine est-il là que l'opération des Halles est interrompue, les nouveaux pavillons détruits et l'affaire reprise sur de nouvelles bases, en doublant sa surface et en remplaçant les

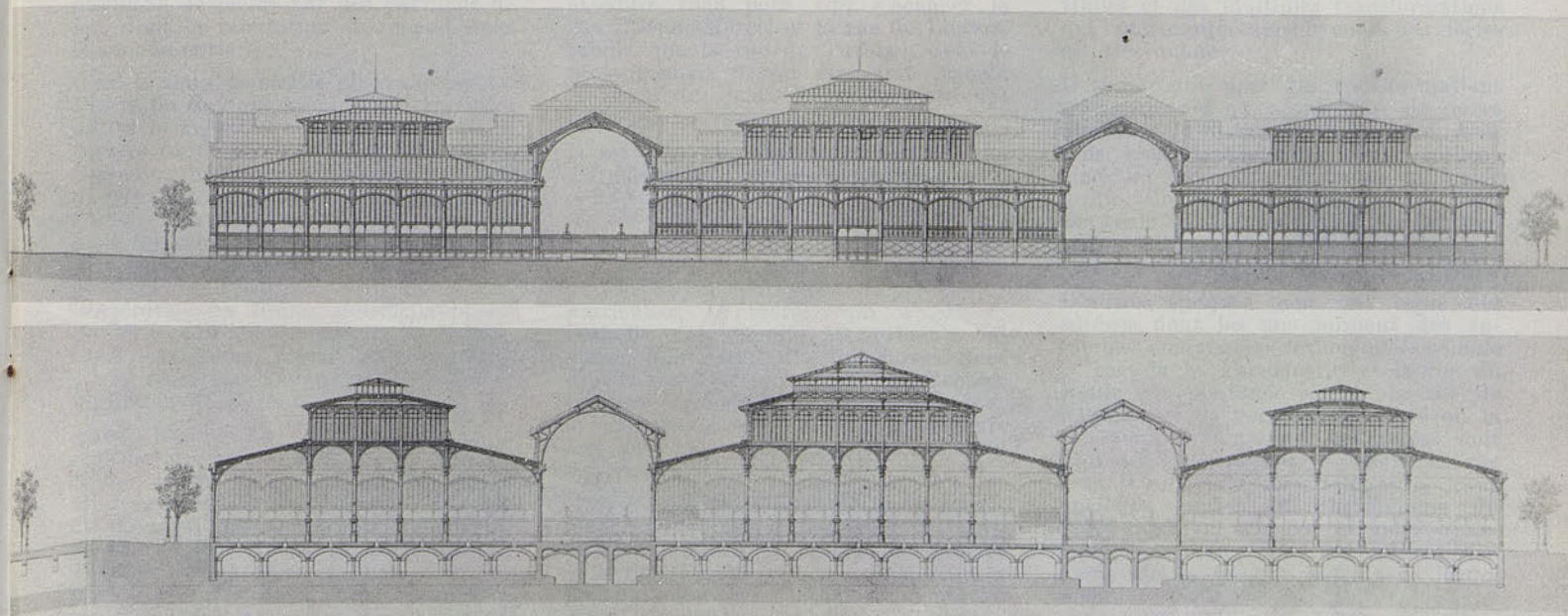


Le plan Vasserot, levé en 1830 donne de Paris une image précise, avant les travaux d'Haussmann. Moins parlant que celui de Turgot, il nous apporte beaucoup de renseignements sur l'évolution des Halles depuis 1738, avec le lotissement de la halle au Blé, le marché des Innocents et les nouveaux marchés venus s'adjoindre au triangle primitif.



La construction des Halles de Baltard a été un moment décisif dans l'histoire du quartier. Après un premier projet datant de 1845 qui fut rejeté Napoléon III chargea Haussmann des travaux. Ce dernier imposa à Baltard la construction métallique et lui donna pour modèle la gare de l'Est. Il en sortit d'étranges pavillons de fer de fonte et d'acier.

Sur les douze pavillons prévus, les six premiers à l'Est furent achevés entre 1854 et 1858 et les trois suivants entre 1860 et 1866, celui qui fait l'angle de la rue des Halles n'ayant été terminé qu'en 1886. Enfin les deux derniers datent de 1936.



les halles: un marché a disparu...



Photo André Grassart



...avec
son animation
commerciale
si particulière...

...avec
ses
encom-
brements
nocturnes...





...suivis
dans le courant
de la journée
d'heures
de léthargie
et
de torpeur...



...avec
ses entassements
de cageots
même
aux abords
des
plus prestigieux
monuments...

Photo Doisneau-Rapho



...rendant.
indispensable
l'intervention en force
des équipes de nettoyeurs...



Photo Doisneau-Rapho

...avec
son humanité
si variée,
vivant
en marge de ce marché
ou y
travaillant...



Photos André Grassart



Photo François Loyer

les
grands espaces
désormais libres sous la verrière,
des pavillons de Baltard
constituent
aujourd'hui le symbole le plus visible
de la disparition des Halles de Paris
et appellent
pour ce quartier, la définition
d'une nouvelle vocation

LES HALLES

le schéma d'aménagement de la zone de rénovation

Les 4 et 5 mars dernier, avait lieu ce que certains journalistes, non sans exagération, présentaient comme « le plus grand déménagement du siècle » : le transfert à Rungis du marché de gros des Halles (où tout au moins d'une partie de celui-ci, puisque le marché de la viande doit attendre la fin des travaux à la Villette pour quitter à son tour les pavillons qu'il occupe).

L'opération était envisagée, préparée, décidée depuis longtemps. Y croyait-on vraiment? Il a sans doute fallu la longue file des camions traversant Paris dans la nuit et prenant le chemin de l'autoroute du Sud pour convaincre les derniers sceptiques qu'une étape irréversible était franchie et que la réponse aux questions posées par l'avenir du quartier des Halles ne pouvait plus être indéfiniment différée.

Il est vrai que le problème est complexe et que les impératifs à respecter pour le résoudre sont, dans une large mesure, contradictoires.

Les Halles jusqu'à nos jours répondaient à leur vocation de marché, mais dans quelles conditions! Le quartier est saturé de circulation automobile, les rues ne sont en fait qu'un labyrinthe de ruelles tortueuses et étroites, les locaux que rien ne prédisposait à un tel usage (il n'est qu'à regarder leur qualité architecturale) sont anciens et subissent une dégradation inadmissible.

Dès lors on comprend que le quartier des Halles doit recevoir, à notre époque, de nouvelles fonctions découlant de sa situation exceptionnelle dans la Cité, sans cependant déterminer une nouvelle forme d'engorgement des quartiers centraux. Offrant à notre génération l'occasion de compositions d'urbanisme et de créations d'architecture qui soient de notre époque, exigeant d'indispensables opérations d'assainissement, de curetage, de modernisation, le quartier des Halles ne doit pas perdre le charme, l'ambiance qui faisaient le prix de ses vieilles ruelles aux façades harmonieuses et variées.

Un élu de Paris résumait toutes ces ambitions légitimes pour un secteur si précieux :

« Nous souhaitons un quartier animé de jour et de nuit, populaire, culturel, commerçant, touristique, embelli par la restauration des ensembles historiques

et enrichi par des compositions de qualité ».

Programme bien vaste, comme on le voit...

On conçoit qu'il ait fallu, pour y satisfaire, de longs travaux préliminaires :

— DE LONGS TRAVAUX PRÉLIMINAIRES :

Depuis plusieurs années, les réflexions, les études n'ont pas manqué.

En juin 1963, le Conseil Municipal de Paris a décidé, pour y prendre part, la création d'une Société d'études (la S. E. A. H.) qui a donné une impulsion très importante à l'analyse des données actuelles : sociales, démographiques, architecturales, financières, etc... du quartier des Halles.

A partir de ce dossier, en 1967, six architectes choisis en fonction de la diversité de leurs conceptions : MM. ARRETCHÉ, CHARPENTIER, FAUGERON, DE MARIEN, MAROT, l'A. U. A. furent consultés par l'administration. Un cahier des charges détaillé, portant sur la construction d'environ 800 000 m² de surface de plancher hors œuvre à l'intérieur des 35 hectares qui faisaient l'objet de la D. U. P., servit de base à leurs travaux.

Ceux-ci donnèrent lieu à l'établissement de 6 maquettes entre lesquelles le Conseil de Paris refusa, en février 1968, d'exercer un choix. L'opinion publique, très sensibilisée sur ce problème et informée notamment par une exposition ouverte à l'Hôtel de Ville, Salle Saint-Jean, prenait passionnément parti dans ce débat. Des controverses et des polémiques qui se multiplièrent à cette époque, deux conclusions principales ressortaient :

— Il apparaissait tout d'abord que de manière générale, l'opinion publique très attachée, et souvent légitimement, à la conservation du passé et des traditions de la Capitale, se refusait à une opération de rénovation trop importante.

Elle omettait toutefois de prendre suffisamment en considération les conditions de vie difficiles de ceux qui habitent, vivent et travaillent quotidiennement derrière les anciennes façades que l'on souhaite conserver et entre lesquelles il est si agréable de temps à autre de flâner.

Ces conditions sont pourtant connues :

- 40 % des logements n'ont qu'une pièce habitable,
- 30 % ont un surpeuplement critique,
- 32 % n'ont pas l'eau courante.

— Sur un plan plus technique, il apparaissait, en second lieu, que le programme prévu se révélait sans doute trop lourd et trop ambitieux et qu'il convenait de reprendre la réflexion à son propos.

Une nouvelle phase de travail s'ouvrait donc. Pour en suivre le déroulement, le Conseil de Paris décidait la création d'une commission permanente des Halles, dont la présidence était assurée par M. CAPITANT. Un schéma de secteur du centre rive droite était mis en chantier, tandis que des consultations diverses auprès de l'opinion publique, comme auprès des experts étrangers, étaient entreprises.

Le 24 octobre 1968, le Conseil de Paris donnait à cette nouvelle étape de la lente élaboration d'un projet pour les Halles, une conclusion positive :

— en souhaitant que se précise la mise en forme du schéma de secteur du centre rive droite,

— en définissant, dans une longue délibération, les principes de l'aménagement des deux zones majeures qu'il définissait au sein du quartier :

- une zone de rénovation d'une quinzaine d'hectares,
- une zone de réhabilitation et de restauration d'une vingtaine d'hectares.

Il chargeait le Préfet de Paris :

« d'établir et de lui soumettre le programme et le plan de cet ensemble ».

En décembre 1968, l'Atelier Parisien d'Urbanisme était chargé de cette mission qu'il poursuivait en liaison étroite avec les services intéressés de la Préfecture de Paris, sous la Direction successive de M. DOUBLET, puis après la nomination de ce dernier à la Préfecture de la Région Parisienne, de M. DIEBOLT, nouveau Préfet de Paris.

L'INSPIRATION GÉNÉRALE DU PROJET

Celle-ci découle de la vocation particulière reconnue au quartier des Halles dans le centre de la Capitale et des décisions du Conseil de Paris prenant acte de cette vocation et la concrétisant par la définition d'un certain nombre de principes fondamentaux d'aménagement du secteur.

1 - Fraction essentielle du centre de Paris, point d'intersection à travers l'histoire des axes majeurs qui structurent la capitale, les Halles se prêtent, du fait

Cet article a été rédigé à partir de l'étude effectuée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme

de cette situation exceptionnelle, au croisement des grandes voies de communications modernes que constituent les puissantes infrastructures de transports ferrés prévues par les Schémas Directeurs de la Région comme de la Ville elle-même. Mais formant un lieu historique particulièrement précieux et sensible, et devant jouer à l'intérieur de la Ville comme de la Région un rôle qui n'en déséquilibre pas le développement, malgré le très fort pouvoir d'attraction que leur vaut leur desserte actuelle et future, les Halles ne doivent pas devenir une sorte de pôle de création d'emplois du type de celui qui prend naissance à Maine-Montparnasse ou de ceux qui sont prévus à l'emplacement de certaines des grandes gares pari-

siennes (gares de Lyon et d'Austerlitz, gares du Nord et de l'Est). Les contraintes de la géographie et du site, celles qui résultent de l'équipement existant, se rejoignent pour donner au secteur des Halles, où se croisent déjà les deux principales voies de circulation en surface dans les sens nord-sud (Boulevard Saint-Michel - Boulevard Sébastopol - Boulevard de Strasbourg) et est-ouest (rue de Rivoli - Champs-Élysées), une place privilégiée au plein cœur du réseau de transports ferrés de Paris et de la Région. Le plan de ce réseau prévoit en effet le passage dans le quartier des Halles du métro express régional et du prolongement de la ligne de Sceaux.

Le tracé du R. E. R., afin de créer les liaisons les plus directes possibles entre les zones urbanisées qu'il dessert à l'extérieur de l'agglomération et les lignes de métro parisiennes, s'efforce en effet de venir au plus près des grands centres de correspondance de ce réseau. Cet objectif le conduit tout naturellement, après être passé au voisinage de Saint-Lazare et de l'Opéra et avant de gagner la gare de Lyon et la Nation, à s'établir à proximité immédiate du très important complexe de stations existant déjà au Châtelet.

Le prolongement de la ligne de Sceaux vers les Halles constitue dès lors la manière la plus immédiate de relier ces

réseaux. Cette solution, de très loin moins coûteuse que la liaison envisagée avec Saint-Lazare, permet, si l'on se place du point de vue de l'ensemble des voyageurs, les gains de temps les plus importants, et avantage assez sensiblement la diffusion, vers les zones Nord et Est de Paris, sans toutefois pénaliser à l'excès la partie ouest. Elle aide de la sorte au rééquilibrage de la Capitale voulu par le Schéma Directeur de Paris.

La situation exceptionnelle du secteur des Halles qui résulte de ces nouveaux équipements s'ajoutant aux multiples lignes de métro et d'autobus actuelles, ne doit cependant pas être le prétexte à la création de nombreux emplois nouveaux. Plusieurs impératifs s'y opposent : il faut limiter au maximum le phénomène des migrations alternantes et les pertes de temps considérables qu'elles entraînent pour le travailleur au détriment de ses loisirs et de son repos ; il ne peut être question de ruiner complètement l'harmonie et le charme de ce quartier, si riche d'histoire, par l'édification de grands ensembles de bureaux ; il convient d'éviter à ce secteur, autrefois si vivant, la forme d'animation peu attrayante des centres d'affaires, limitée à certaines heures de la journée où elle atteint un degré excessif, inexistante par la suite.

A l'inverse, l'équipement de transport prévu aux Halles, rendant ce quartier accessible rapidement de tous les points de la Région par des moyens ferrés, sans les limitations d'ordre social ou d'ordre pratique que comporte l'usage de l'automobile, et amenant chaque jour un flot très important de population à y transiter, doit fournir l'occasion d'offrir, à cet endroit, aux habitants de la Ville et de la Région, les services d'ordre exceptionnel que les centres périphériques ou régionaux ne pourront que très difficilement leur assurer, mais qu'ils sont en droit de trouver au cœur de l'agglomération.

Ainsi le centre de Paris restera-t-il fidèle à sa vocation qui est, non point de s'opposer, par une croissance excessive, à la naissance et au développement des nouveaux centres urbains extérieurs à la Ville, mais de recevoir les équipements de haut niveau qui illustrent les fonctions majeures de la Capitale.

Fraction de ce centre, le secteur des Halles ne peut cependant, du fait de son exiguïté, prétendre accueillir chacune de ces fonctions. Son histoire, sa situation dans la Ville, ses facilités d'accès, conduisent à y privilégier essentiellement les activités de rencontre, de culture, d'échanges commerciaux et d'accueil international.

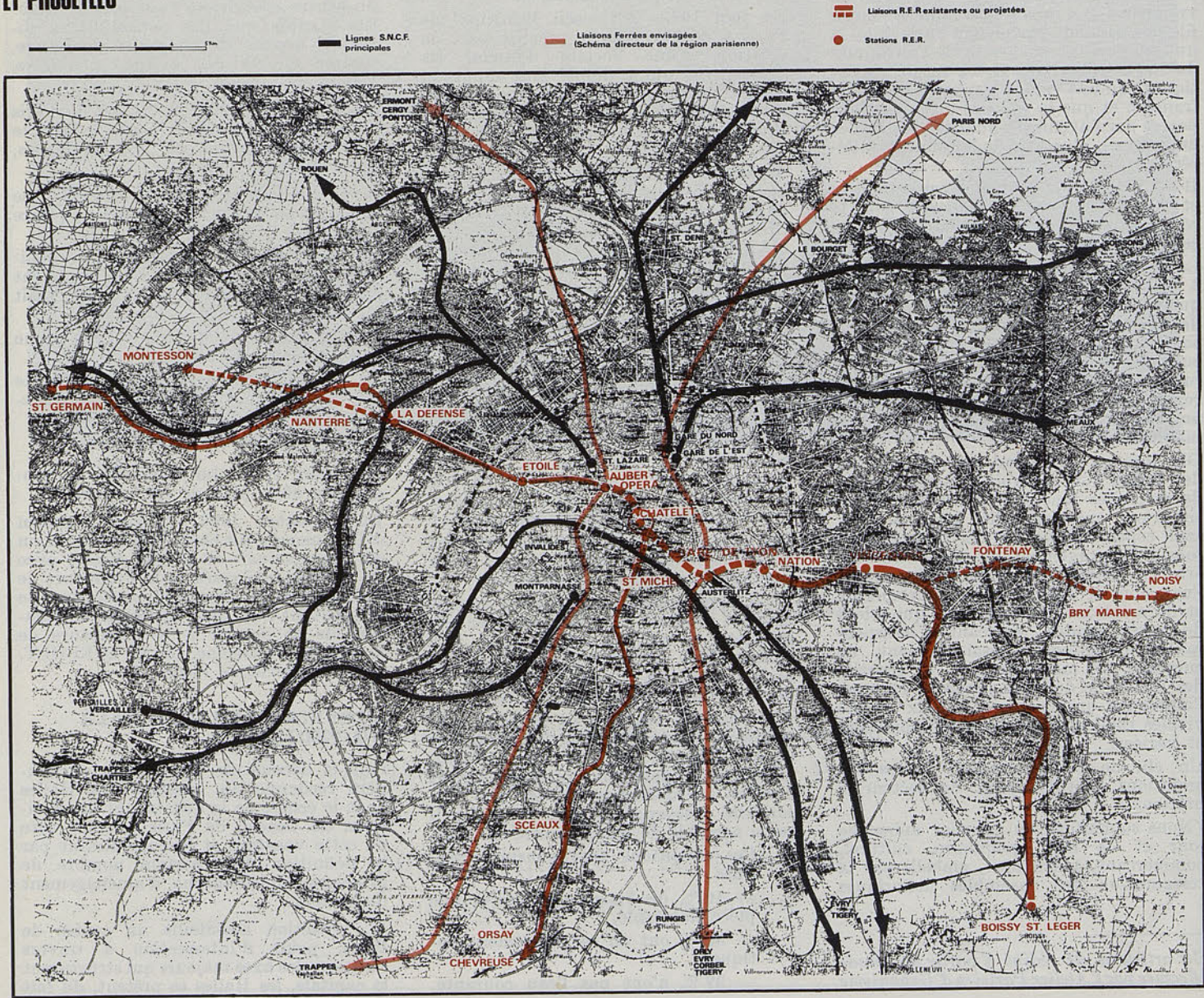
Plutôt qu'un condensé de Paris, où se retrouvent tous les équipements qui illustrent les fonctions majeures (politiques, administratives, universitaires, culturelles, économiques) d'une Capitale, c'est cette très large vocation de contact, conforme au quartier, qu'il convient de développer aux Halles.

2 - La délibération du Conseil de Paris, en date du 24 octobre 1968, concrétisait ce choix fondamental en définissant les principes essentiels de l'aménagement du secteur.

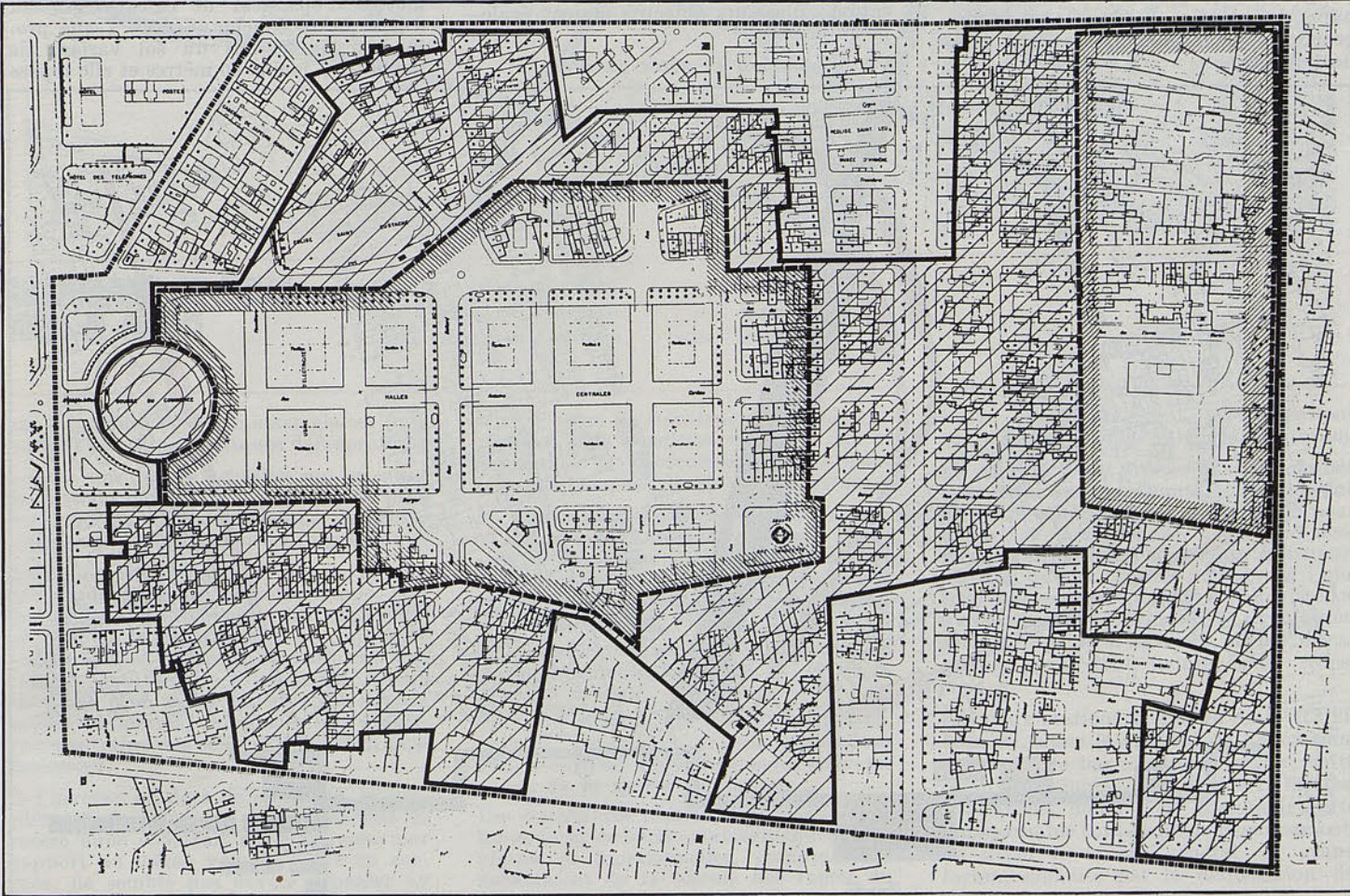
La distinction effectuée entre une zone de rénovation et une zone de restauration-réhabilitation, traduit tout d'abord la volonté de respecter deux principes complémentaires :

— conserver la structure et le schéma général du centre rive-droite, afin de préserver les activités qui y sont implantées, les hommes qui y vivent, la valeur

LIAISONS FERRÉES EXISTANTES ET PROJÉTÉES



PERIMETRES DE L'OPERATION



esthétique et historique de certains ensembles et plus généralement la variété des tissus urbains qui le composent et qui contribuent à l'atmosphère de la Capitale ;

— permettre l'évolution de ce centre, d'une part en restaurant le tissu ancien et en y améliorant les conditions de vie, d'autre part en faisant naître, grâce à l'opération de rénovation, un ensemble urbain moderne et varié qui, bénéficiant d'une situation et d'une infrastructure exceptionnelles, peut devenir l'un des points les plus attractifs de la Capitale. Ces zones de rénovation et de restauration sont très précisément délimitées.

— la zone de rénovation couvre 15 hectares. Elle se répartit en deux secteurs géographiques distincts :

- un secteur de 10 hectares comprenant le carreau des Halles et quelques îlots limitrophes.
- un secteur de 5 hectares comprenant le plateau Beaubourg et les îlots qui le prolongent vers le nord jusqu'à la rue Etienne Marcel.

— la zone de restauration-réhabilitation de 20 hectares comprise entre le périmètre de la zone de rénovation et celui de déclaration d'utilité publique.

La délibération du Conseil de Paris, en date du 24 octobre 1968, définit d'autre part, de manière schématique, le programme d'aménagement des deux zones de l'opération.

Concernant la zone de rénovation, le Conseil de Paris, en même temps qu'il approuvait l'implantation, dans le sous-sol, des deux stations du R. E. R. et de la ligne de Sceaux, prenait position sur les principaux éléments du programme de l'opération :

- une bibliothèque de lecture publique,
- un centre de commerce international,
- des équipements commerciaux, culturels, sociaux, sportifs et de loisir,
- des hôtels,
- des immeubles d'habitation de catégories et de types divers, dont certains logements sociaux,
- des jardins.

Pour éviter que ce programme ne se traduise par une densité excessive de constructions en surface, dans un quartier qui mérite déjà d'être aéré et dégagé, le Conseil de Paris recommandait une utilisation aussi intensive que possible du sous-sol de la zone aboutissant à la création d'un grand « forum » souterrain sur lequel se brancheraient des équipements commerciaux, culturels, sportifs et de loisir, qui composeraient une sorte de petite ville souterraine.

Pour la zone de « restauration-réhabilitation » plusieurs objectifs étaient également définis :

- assainir et aérer les îlots,

- moderniser les immeubles en respectant le patrimoine architectural,
- créer des équipements sociaux de quartier,
- maintenir un équilibre sociologique,
- implanter des activités nouvelles destinées à remplacer celles qui doivent cesser par suite du transfert des Halles.

L'élaboration, sur cette base, des propositions d'aménagement, nécessitait une étude précise des données et des contraintes qui s'imposent en toute hypothèse à l'opération.

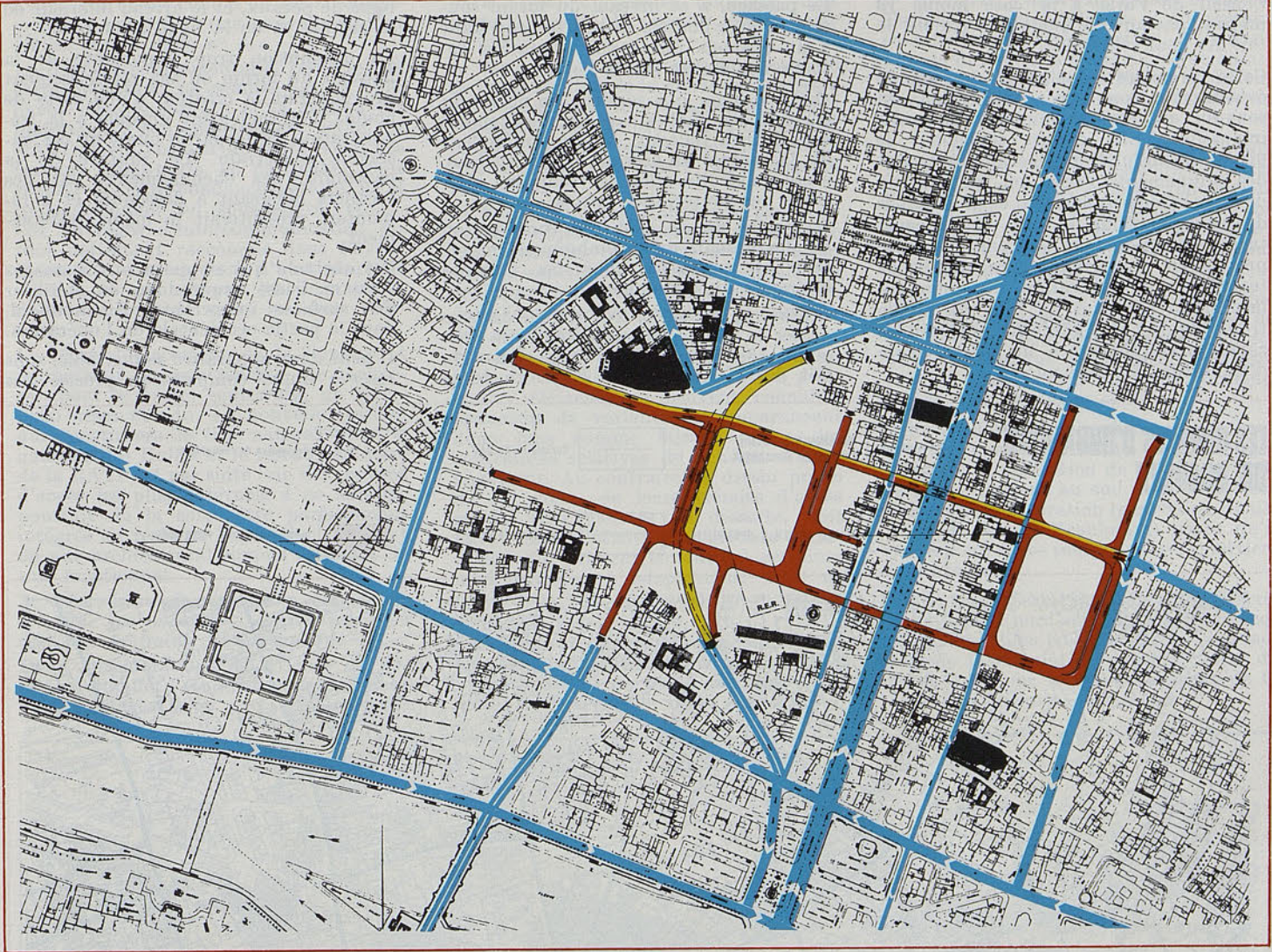
LES DONNÉES ET LES CONTRAINTES DÉTERMINANT LE PARTI D'URBANISME —

Elles concernent :

- la structure géologique du sous-sol,
- les grandes infrastructures souterraines,
- le réseau de circulation automobile,
- les rapports de l'opération de rénovation avec le quartier avoisinant.

1. - Le sous-sol du quartier de Halles se caractérise :

- par une structure géologique qui comporte une couche uniforme, de 15 mètres d'épaisseur de calcaire grossier solide. Cette couche se situe à une profondeur au-dessous du sol variant de moins 30 à moins 45 mètres et elle repose



RACCORDEMENT AU RESEAU VOIRIE DE SURFACE

CIRCULATION EN SURFACE	CIRCULATION SOUTERRAINE
VOIES A SENS UNIQUE	TRANSIT N.S. & E.D.
VOIES A DOUBLE SENS	RESEAU DESERTE

sur des sables et des fausses glaises présentant des caractéristiques défavorables ;

- par une nappe aquifère qui se situe en période normale à 15 mètres de profondeur, mais qui, en période de crues, est susceptible de remontées importantes.

Selon les hypothèses retenues sur le niveau de remontée de cette nappe, lors des crues exceptionnelles, les conditions et le coût de construction des ouvrages souterrains se trouvent évidemment fortement modifiés. De toute façon, à partir d'une profondeur supérieure à la cote moins 20 mètres, l'implantation souterraine entraîne des charges de plus en plus onéreuses.

A l'inverse, en deçà de ce chiffre, le supplément de dépenses qu'entraînerait le mètre cube construit en souterrain, par rapport au même volume édifié en surface, ne semble pas devoir dépasser 10

à 20 % selon les solutions techniques envisagées, à la condition toutefois que la réalisation de l'opération puisse s'effectuer par tranches de grande importance.

2 - Les grandes infrastructures du sous-sol, en dehors des collecteurs d'égouts situés sous le boulevard Sébastopol, des rues Saint-Honoré et de la Ferronnerie sont essentiellement constituées par les installations de la R. A. T. P.

Celles-ci comprennent essentiellement les stations projetées du R. E. R. et de la ligne de Sceaux.

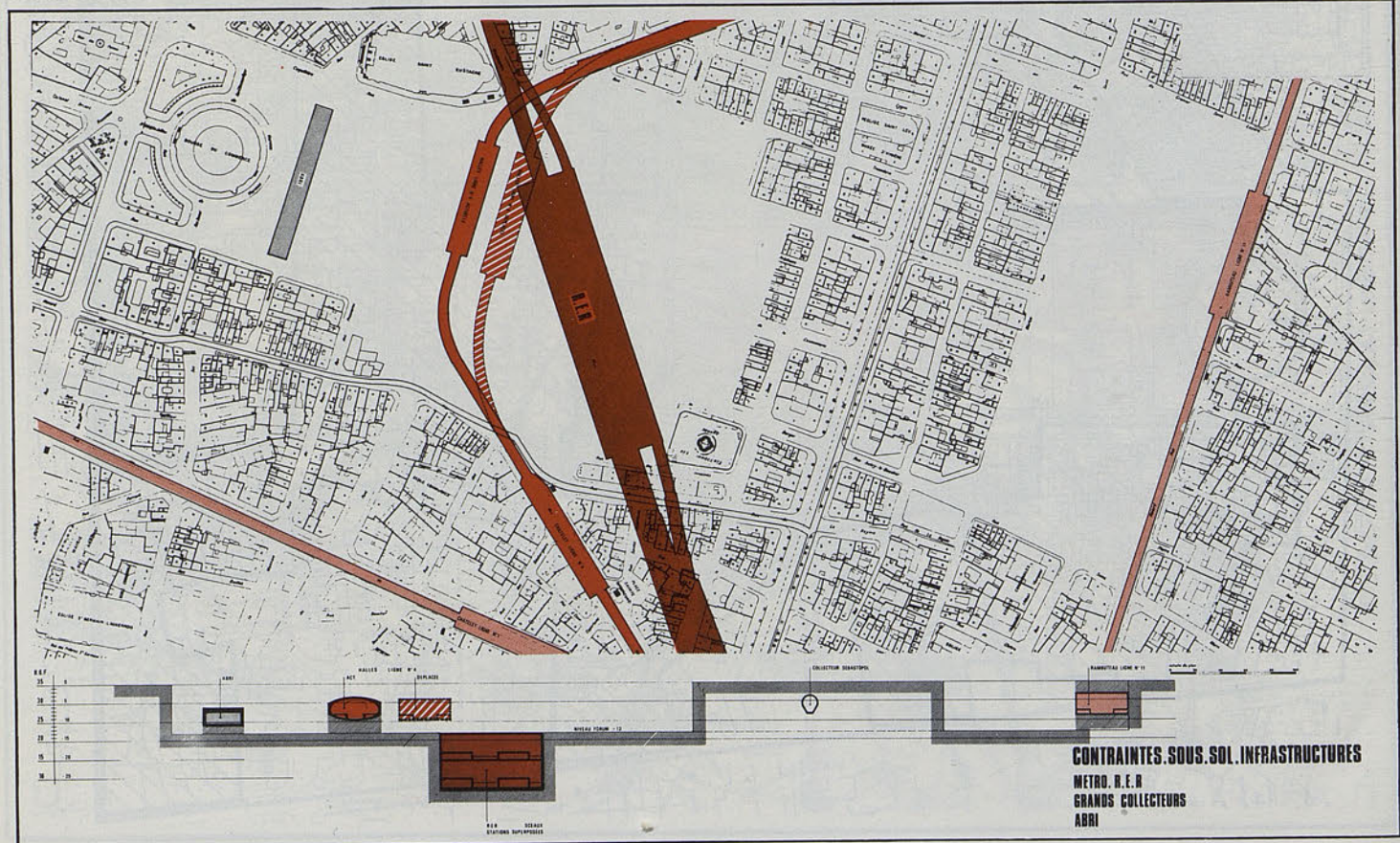
Ces deux stations, qui seront superposées, doivent s'établir à grande profondeur sous le carreau des Halles, entre les cotes moins 28 et moins 13 mètres.

Les contraintes résultant de leur encombrement et de leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, compte tenu notamment de la vitesse des rames du

métro express régional, ne permettent guère de variantes pour leur implantation.

La mise en place précise de cette donnée essentielle du programme détermine une première conséquence fondamentale pour le parti d'aménagement. Les expériences étrangères de forum souterrain montrent, en effet, que les chances de réussite d'une telle opération reposent sur l'existence d'une véritable continuité de circulation, sans la rupture d'escaliers, même mécaniques, qu'il faut monter puis redescendre.

Les deux stations nouvelles de la RATP formant, dans le sous-sol de l'opération, une sorte de barre infranchissable, entre les niveaux moins 28 et moins 13 mètres, il convient donc, pour maintenir cette indispensable continuité de cheminement, de situer le niveau général du grand forum, souhaité par la délibération du



Conseil de Paris, à la cote moins 13 mètres, passant en quelque sorte sur le toit des deux stations.

Cette première conclusion ne signifie évidemment pas que l'utilisation du sous-sol au-dessous de cette cote soit impossible. Elle définit seulement le niveau de circulation générale desservant des équipements variés qui, en fonction de leurs besoins de surfaces et de volumes des considérations de coût et de constructibilité, pourront descendre à une profondeur plus grande. Les conditions techniques de réalisation des ouvrages interdiront toutefois un fond de fouille trop irrégulier et conduiront, par grandes zones, pratiquement à un même degré d'utilisation du sous-sol.

Le passage, à ce niveau, du forum souterrain vers l'ouest, se heurte cependant à un obstacle formé par la station actuelle des Halles sur la ligne n° 4.

Cette station, qui se situe au milieu du carreau des Halles, approximativement sous la rue Baltard, à une profondeur de 11 mètres au-dessous de la surface, a été construite selon la technique classique des souterrains voûtés.

Il résulte de ce mode de construction qu'elle présente un encombrement important et neutralise tous les volumes inférieurs du terre-plein.

Il devient, par suite, très difficile de faire passer le forum souterrain entre la cote moins 13 mètres, où il doit se situer du fait des stations du R. E. R. et de la

ligne de Sceaux, et le niveau inférieur de la station et de la ligne existantes.

La diminution trop importante de la hauteur du forum ou son rétrécissement provoquerait la création d'une sorte de goulot d'étranglement nuisible à la fréquentation de la partie ouest de cet ensemble souterrain. La rupture de la continuité des cheminements par des escaliers obligeant à descendre et à remonter, présenterait le même inconvénient.

Cet obstacle qui s'oppose aux passages d'est en ouest risque donc de stériliser des surfaces importantes du sous-sol, dans la partie occidentale de l'opération.

Il peut donc apparaître souhaitable, sous réserve d'une comparaison précise des

avantages et du coût d'un tel aménagement, de construire une nouvelle station Halles sur la ligne n° 4.

La dépense supplémentaire, résultant de cette opération, ne semble pas en effet devoir être excessive : si la station est maintenue à son emplacement actuel, la RATP devra engager de toute façon des travaux importants, en particulier pour réaliser la correspondance avec le RER (passage-couloir en sous-œuvre, etc...). Ces ouvrages d'intercommunication seront nettement raccourcis dans l'hypothèse de construction d'une nouvelle station, ce qui atténue sensiblement la différence de coût entre les deux solutions.

Le léger déplacement de la ligne n° 4 permettrait en contrepartie de récupérer, pour le forum souterrain, un terre-plein assez étendu. La nouvelle station, qui constituera le lien naturel entre le quartier des Halles et le réseau ordinaire de la RATP, et par suite l'un des moyens d'accès les plus habituels à ce secteur, pourrait de la sorte être parfaitement intégrée au reste de l'opération du point de vue architectural comme du point de vue fonctionnel.

3. - Le réseau de circulation automobile constitue également quoi qu'à un moindre titre une contrainte de l'opération.

Deux considérations essentielles en dominant en effet l'étude et en déterminant pour une très large part les éléments :

— le niveau du sous-sol doit être, dans toute la mesure du possible, réservé aux piétons,

— mais aucune transformation profonde de l'organisation de la voirie dans le reste du centre rive droite n'accompagnant l'opération des Halles, celle-ci ne peut se traduire par une interruption brutale du réseau actuel à la lisière de la zone de rénovation.

Si l'opération des Halles n'a pas pour premier objectif d'améliorer de manière importante les conditions de circulation dans le centre, du moins ne doit-elle pas conduire à les aggraver, mais au contraire, dans la mesure du possible, y apporter des améliorations.

Ces impératifs conduisent à proposer un réseau de voirie souterrain dont les principaux éléments ne peuvent connaître beaucoup de variantes et apparaissent donc bien comme faisant partie des contraintes relatives du schéma d'aménagement. Au contraire, le dessin précis de ces voies, de leurs trémies d'accès et de leurs galeries de desserte, doit faire l'objet d'études plus précises d'exécution qui peuvent conduire à certaines modifications et adaptations, mais ne remettront pas en cause les principes essentiels.

Le réseau projeté se décompose en trois éléments qui se situeront en sous-sol à une profondeur moyenne comprise entre moins 2,50 mètres et moins 5 mètres.

1° un ouvrage nord-sud, reliant la rue de Turbigo à la rue des Halles et qui remplit essentiellement une fonction de transit afin de diminuer le trafic de la rue Saint-Denis et de la rue Saint-Martin et de leur restituer, dans la mesure du possible, un caractère piétonnier.

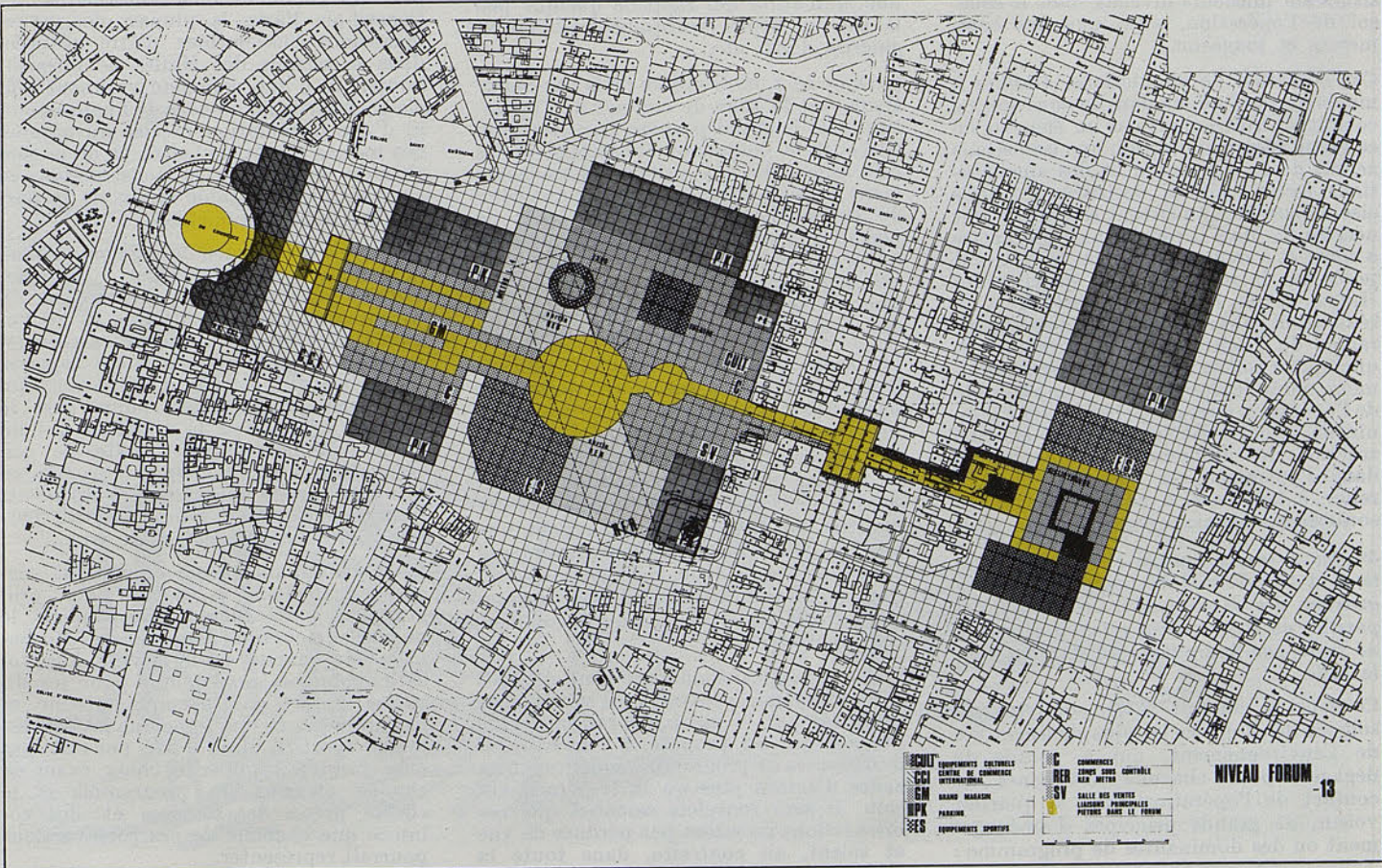
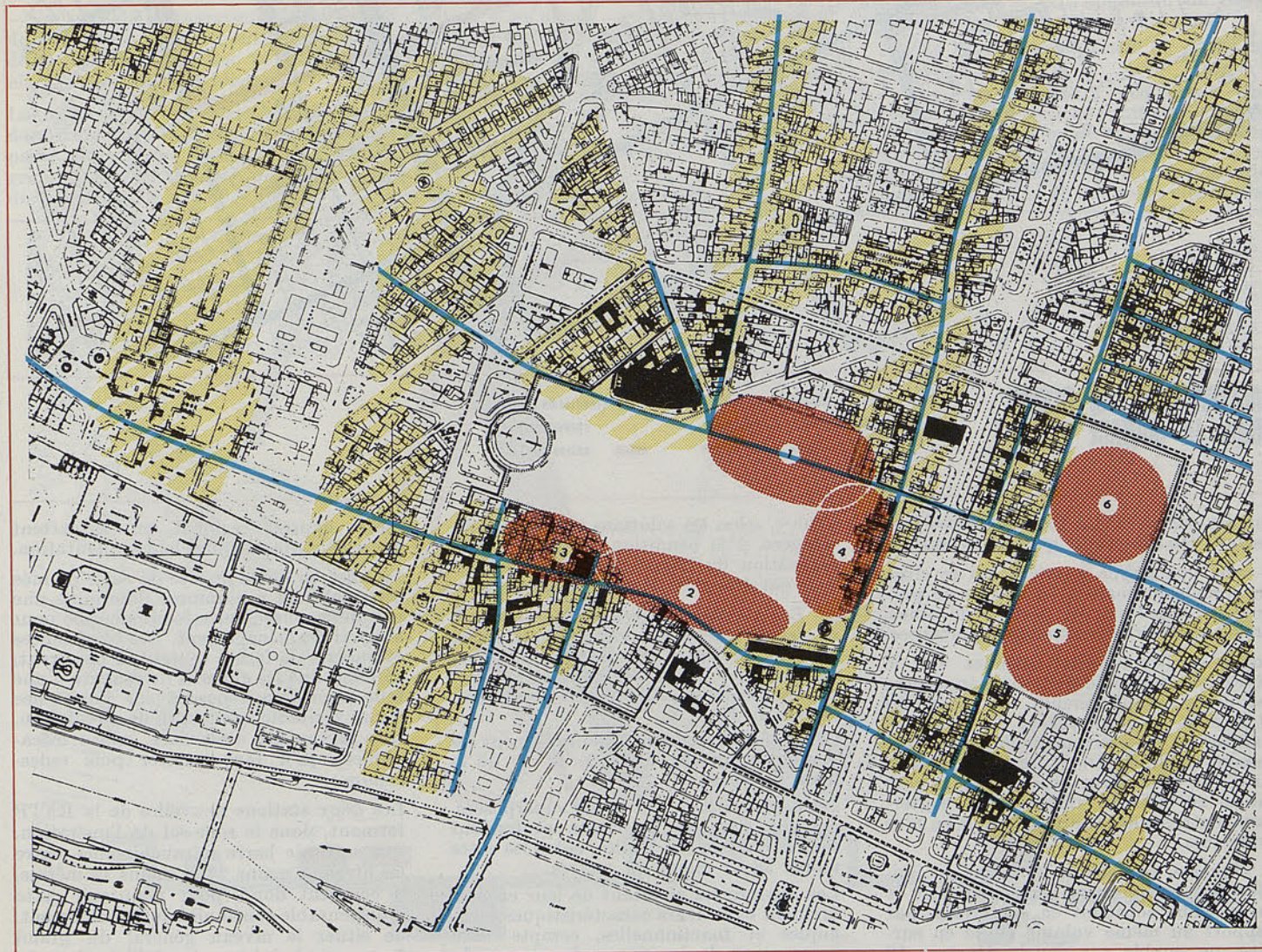
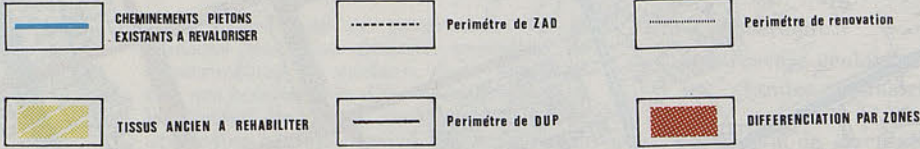
La volonté d'établir, au niveau du sol, les meilleures liaisons possibles entre les deux secteurs de la zone de rénovation, conduit en effet à souhaiter que ne subsiste entre eux que le seul rempart de voitures formé par la circulation sur le Boulevard Sébastopol.

La conservation des façades de la rue Saint-Denis, souhaitée par le Conseil de Paris, moins pour leur qualité architecturale intrinsèque qu'en raison de l'intérêt du cheminement qu'elles forment, plaide dans le même sens.

Les études de circulation montrent d'autre part que, même dans l'hypothèse de la réalisation de l'axe nord-sud, le trafic du nord au sud doit rester très proche de la saturation (rues Saint-Denis, Saint-Martin et Beaubourg) parce qu'il correspond à des relations inter-quartiers importantes.

Un ouvrage permettant un transit facile dans le sens nord-sud est donc indispensable, aussi bien pour l'organisation générale de la circulation dans le centre de Paris que pour le fonctionnement de la zone de rénovation elle-même.

LES DONNÉES D'URBANISME DU QUARTIER



L'effet d'un tel ouvrage sera d'ailleurs multiplié par l'élargissement de la rue Beaubourg qui doit résulter du parti d'aménagement de cette fraction de l'opération.

Le nouvel itinéraire passant par la rue de Turbigo, empruntant cet ouvrage et débouchant sur la rue des Halles, nécessitera des aménagements à l'extérieur de la zone de rénovation, tels que passages souterrains aux carrefours (par exemple passage inférieur du boulevard Sébastopol, sous la rue de Turbigo et éventuellement sous la rue Etienne-Marcel) et une amélioration raisonnable de la circulation place du Châtelet.

A cette fonction de transit pourrait s'ajouter une fonction de desserte du forum souterrain par des moyens de transports collectifs (autobus ou taxis). Une sorte de petite gare routière pourrait s'établir, toujours en souterrain, à proximité des sorties de métro et permettre des correspondances croisées entre ces divers moyens de transports collectifs.

2° *une voie est-ouest*, également en souterrain, longeant la frontière nord de l'opération, approximativement sous le tracé de l'actuelle rue Rambuteau, destinée à constituer une bretelle de liaison entre la rue du Renard et la rue du Louvre, à relier les deux fractions de l'opération et à desservir l'ensemble.

3° *diverses voies de desserte* des parkings, situés sur plusieurs niveaux dans le sous-sol de l'opération, ainsi que des commerces et magasins.

Cet ensemble de circulations, établies à moyenne profondeur dans le sous-sol, ne constitue évidemment pas un élément de ce grand réseau souterrain que les besoins accrus de la circulation et des améliorations technologiques décisives (voitures électriques, etc...) peuvent rendre un jour nécessaire. Mais il répond aux problèmes à court et à moyen terme qui se trouvent posés par la rénovation du quartier des Halles et ne forme pas obstacle à la réalisation ultérieure des voies souterraines de transit à grande profondeur, quel qu'en soit le tracé. Il convient seulement, pour renforcer cette compatibilité de l'opération avec ces perspectives d'avenir, de veiller à ménager, lors de la construction des différents parkings prévus dans l'opération, la possibilité de les relier, à leur base, à un éventuel réseau souterrain.

4° *La dernière catégorie de contraintes tient à la nécessité de greffer le nouveau quartier des Halles aussi solidement que possible au tissu urbain existant afin qu'il ne fasse pas figure de corps étranger dans la ville.*

Ce souci a conduit à une analyse très soignée des données les plus significatives de l'environnement, qui a permis de dégager, pour chacune des zones de contact de l'opération avec le quartier voisin, de grands principes d'aménagement ou des dominantes de programme :

La zone n° 1, au nord du carreau des Halles, à proximité des commerces quotidiens de la rue Montorgueil et du quartier le plus dense en emplois du secteur secondaire (artisanat, textile, presse, etc...) doit assurer la continuité entre cette vie de quartier très intense et la future opération. Elle doit donc réserver d'importants cheminements de piétons permettant le passage nord-sud et prolonger l'activité de la rue Montorgueil le plus loin possible vers le cœur de l'opération.

Les zones n°s 2 et 3, au sud du carreau des Halles, se trouvent en bordure du principal cheminement de liaison à caractère touristique, entre le Palais-Royal et le Marais. Mais, tandis que la première de ces zones se trouve à l'écart actuellement de toute activité d'animation vers le sud, la seconde, au contraire, est voisine du petit centre de quartier qui s'est développé dans le tissu urbain ancien de valeur que forme la rue Saint-Honoré. Si les principes d'aménagement consistent dans les deux cas à ménager ou à rétablir une continuité de cheminement d'ouest en est, les dominantes de programme doivent tenir compte de cette différence de situation. Elles peuvent consister, dans le premier cas, à développer des commerces hebdomadaires et de qualité se branchant sur le Châtelet et la rue de Rivoli, et dans le second cas, à installer des commerces et petits équipements d'ordre culturel, pour créer à cet endroit une animation qui rappelle quelque peu la rue de Seine (antiquités, disquaires, galeries d'art, etc...).

La zone n° 4, en frontière de la rue Saint-Denis, est la zone de contact de l'opération avec le grand passage de piétons qui parcourt le boulevard Sébastopol et les rues adjacentes. Le principe d'aménagement consiste à ménager toute une série de petits cheminements « en dents de peigne », bordés d'activités attractives, telles que cinémas, cabarets, night-club, cafés, restaurants, rabattant vers l'opération et vers le forum souterrain le flot des passants.

Les zones n°s 5 et 6 sur le plateau Beaubourg sont moins nettement caractérisées. Elles conviennent aux implantations qui y ont été décidées en principe, par le Conseil de Paris : la bibliothèque de lecture publique au sud et un ensemble de logements et d'activités de quartier au nord. Elles demandent une mise en valeur du cheminement nord-sud formé par la rue Saint-Martin, et le maintien, rue Rambuteau, dans les constructions nouvelles, de la continuité commerciale ancienne.

Si les principes d'aménagement dégagés par cette étude peuvent être strictement respectés par le parti d'organisation de l'espace qui est proposé, à l'inverse, les dominantes de programme constituent un cadre d'action plus qu'un impératif absolu. Il sera toutefois essentiel que ces orientations ne soient pas perdues de vue et soient, au contraire, dans toute la

mesure du possible, suivies par l'organisme chargé de la conduite de l'opération, notamment dans sa politique de vente des rez-de-chaussée commerciaux. C'est à cette seule condition que seront évitées de trop brutales ruptures dans le nouveau centre urbain formé par l'ensemble du secteur et l'établissement d'une sorte de frontière entre la zone de rénovation et le reste de l'ancien quartier.

LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Un schéma d'ossature et non un parti architectural ;

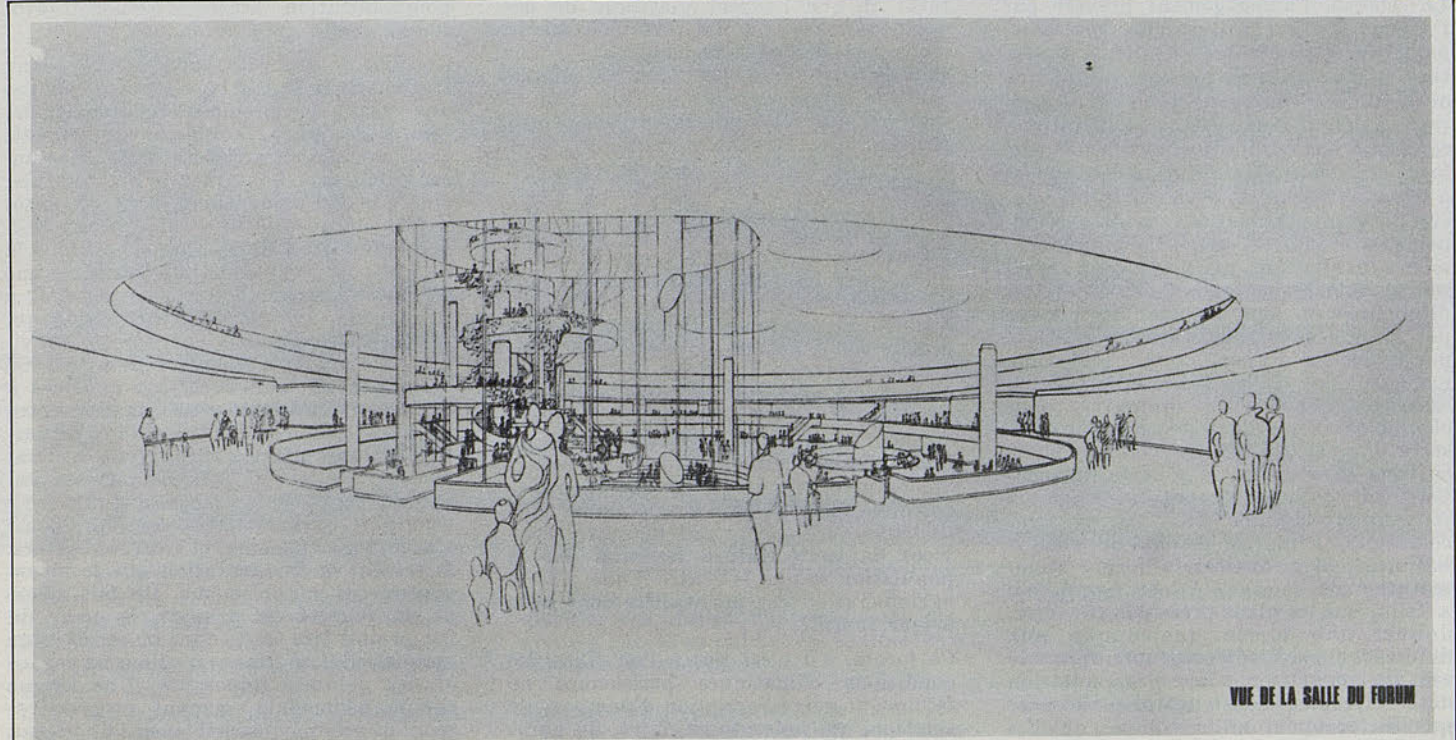
L'originalité de l'opération des Halles interdisait l'élaboration d'un véritable plan-masse, et plus encore la définition de la forme architecturale de chacun des bâtiments futurs.

Un plan-masse doit, en effet, définir l'emprise exacte au sol des différents bâtiments dont la construction est prévue, ainsi que leur volume, compte tenu des règles de prospect et des contraintes de plafond qui résultent des règlements d'urbanisme.

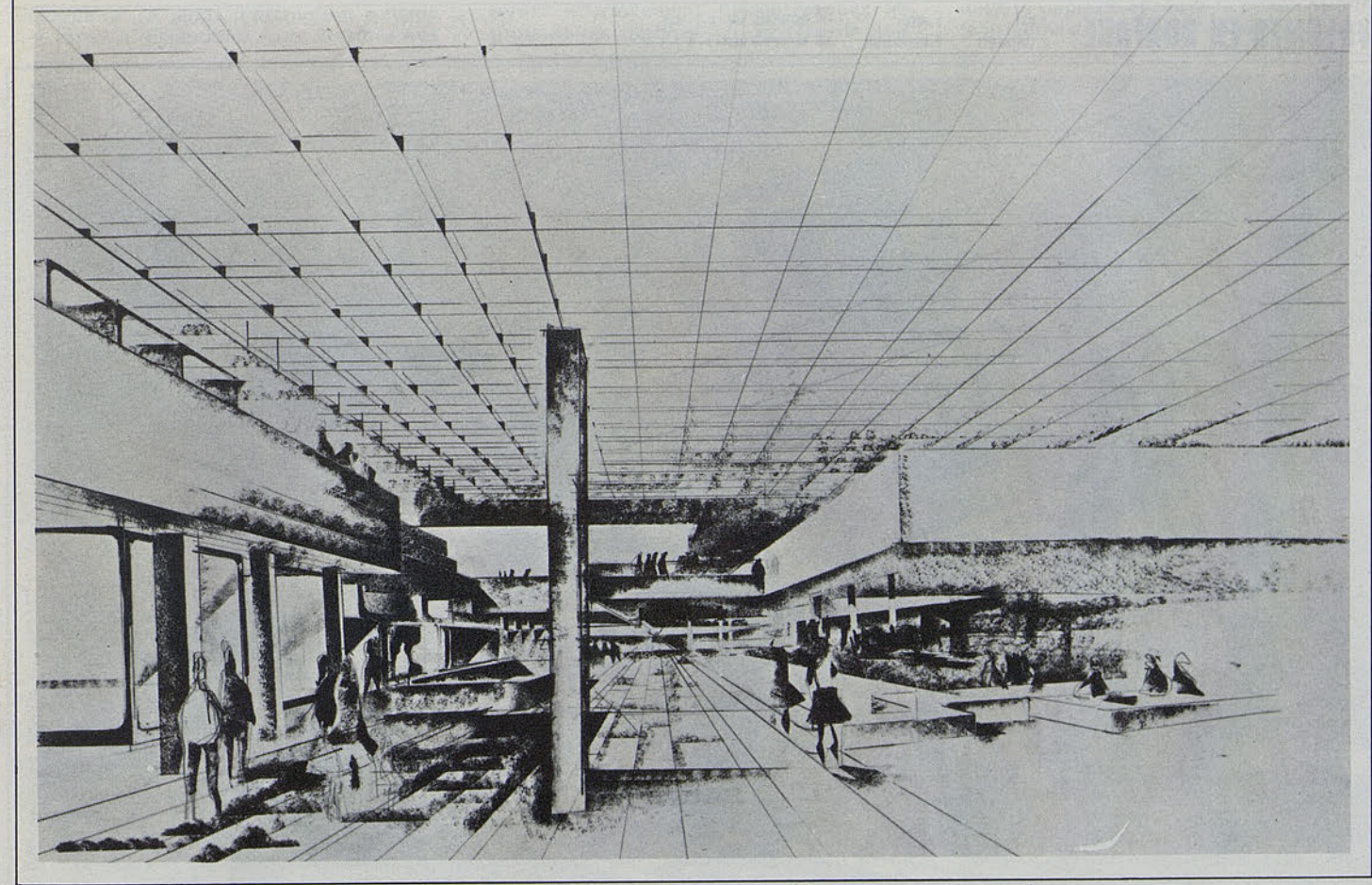
Or, à l'exception de certains équipements, comme le centre de Commerce International ou comme la Bibliothèque de lecture publique, dont le programme est établi et dont le principe avait été retenu par les délibérations antérieures du Conseil de Paris, la plupart des autres opérations susceptibles d'être réalisées dans le secteur des Halles ne faisaient l'objet, ni d'une demande vraiment officielle, assortie de moyens de financement, ni d'une formulation précise du nombre des mètres carrés souhaités et de la consistance exacte de la construction, ni surtout d'un véritable choix de la part de l'Assemblée Municipale.

Dans ces conditions, le schéma d'aménagement devait s'attacher à dégager, compte tenu des infrastructures et du réseau de voirie, les surfaces et les volumes disponibles. Il devait s'attacher également à définir, pour ces espaces, les principaux types d'utilisation qui paraissent souhaitables pour que le quartier réponde à la vocation qui lui a été définie et qui résulte de son emplacement au cœur de la cité : équipements culturels, commerces, équipements sportifs, logements, espaces libres, parkings, circulation piétonnière, etc...

Le schéma d'aménagement pouvait suggérer également la nature des programmes particuliers correspondant le mieux, en fonction des données d'urbanisme du quartier et de la ville, à la vocation générale ainsi définie pour les diverses zones : par exemple, piscine et patinoire en ce qui concerne les équipements sportifs. Mais il ne pouvait pas aller jusqu'à formuler le choix exact de chaque élément du programme et le chiffre précis des surfaces et des volumes que chacune de ces constructions pourrait représenter.



VUE DE LA SALLE DU FORUM



Le schéma d'aménagement préparé par l'Atelier Parisien d'Urbanisme présente, par suite, le caractère d'un schéma d'ossature et d'un plan de zonage, plutôt que celui d'un véritable plan-masse. Il s'attache à définir le squelette de l'opération : réseaux d'infrastructures, volumes et surfaces capables, affectation de ces espaces à certaines vocations préférentielles, principes d'implantation des principaux équipements envisagés, mode de fonctionnement du quartier, relations avec l'environnement. Mais il laisse à des études ultérieures et aux négociations menées par l'organisme d'aménagement constitué par la Société d'Economie Mixte d'Aménagement des Halles (SEMAH), avec les différents promoteurs intéressés, pour chaque catégorie d'équipement, par cette sorte d'appel d'offres de volumes et de surfaces disponibles, le soin de déterminer, sur la base de ces principes, la répartition détaillée des mètres carrés construits, l'emprise exacte de chaque bâtiment, et a fortiori la forme architecturale de ceux-ci. A cet égard, s'il a fallu, sur les plans présentés ci-contre, donner une forme quelconque aux différents éléments du programme proposé afin de concrétiser le lieu d'implantation des différentes constructions, l'espace qu'elles occupent et le volume qu'elles représentent, il va de soi qu'il ne s'agit à aucun degré d'un parti architec-

tural et que l'aspect plastique de ces équipements sera défini, dans le cadre du règlement d'urbanisme applicable dans chaque fraction de la zone et sous le contrôle des services de la Ville et de la SEMAH, par les hommes de l'art choisis par les futurs maîtres d'ouvrages.

UN GRAND FORUM TRES ANIMÉ

La caractéristique la plus spectaculaire du schéma d'aménagement consiste dans la création d'un vaste forum très animé. Situé au niveau moins 13 mètres, en prise directe sur le flot des voyageurs empruntant les diverses lignes de la R. A.T. P. ou passant de l'une à l'autre, cette circulation générale assure une continuité de cheminement sans aucune rupture d'un bout à l'autre de l'opération. Elle dessert un complexe très diversifié d'équipements culturels, sportifs et commerciaux, susceptibles de répondre aux besoins de services de toute nature ressentis par la population et que le centre d'une grande agglomération est particulièrement apte à leur fournir.

Ce forum, s'il n'est pas à l'air libre, les conditions climatiques parisiennes ne favorisant guère l'adoption d'une pareille solution, qui présente en outre, du point de vue commercial, des inconvénients sérieux, se trouve, à tout moment, en

communication tantôt visuelle, tantôt fonctionnelle avec la surface.

Le cœur de ce forum, sur le toit des deux stations de la R.A.T.P., est constitué par une vaste place circulaire, éclairée par des « puits de jour », bordée d'équipements commerciaux très divers (cafés, restaurants, cinémas, boutiques de toute nature, etc...) et où débouchent les différentes sorties du réseau ferré souterrain. Formant une sorte de « petit forum dans le forum », cet espace devrait connaître une animation particulièrement intense. Il a été calculé, avec toute l'imprécision qui affecte naturellement ce type de prévision, qu'aux heures de « pointe » 80 000 personnes au moins seraient amenées à « intercommuniquer » entre les différentes lignes de la R.A.T.P. situées dans le quartier. Nombre d'entre elles seront évidemment sollicitées et attirées par cet ensemble de services et d'équipements, à leur portée immédiate, sans problème d'accès ou de parking, et viendront grossir fortement la fréquentation que le forum engendrera par lui-même. Du fait même de la densité de passage, le cœur du forum doit être traité dans un esprit assez monumental, mettant en valeur un espace et des volumes imposants. Une longue rampe hélicoïdale, menant progressivement et presque insensiblement du niveau moins 13 mètres au niveau zéro, et où s'étageraient des espaces variés d'expo-

sitions et de commerces, relierait cette place avec la surface. A cette lente montée, un escalier en colimaçon, plus rapide, entouré par exemple d'une sorte de jardin d'hiver, pourrait apporter un contrepoint intéressant. Il va de soi, cependant, que ces diverses indications d'ordre architectural restent soumises à des études plus poussées au moment de la mise en œuvre de l'opération.

Autour de ce point d'attraction central, les espaces disponibles sont destinés aux

équipements dont il convient dans le quartier des Halles, de faciliter au maximum, l'accès au public : les équipements culturels et sportifs.

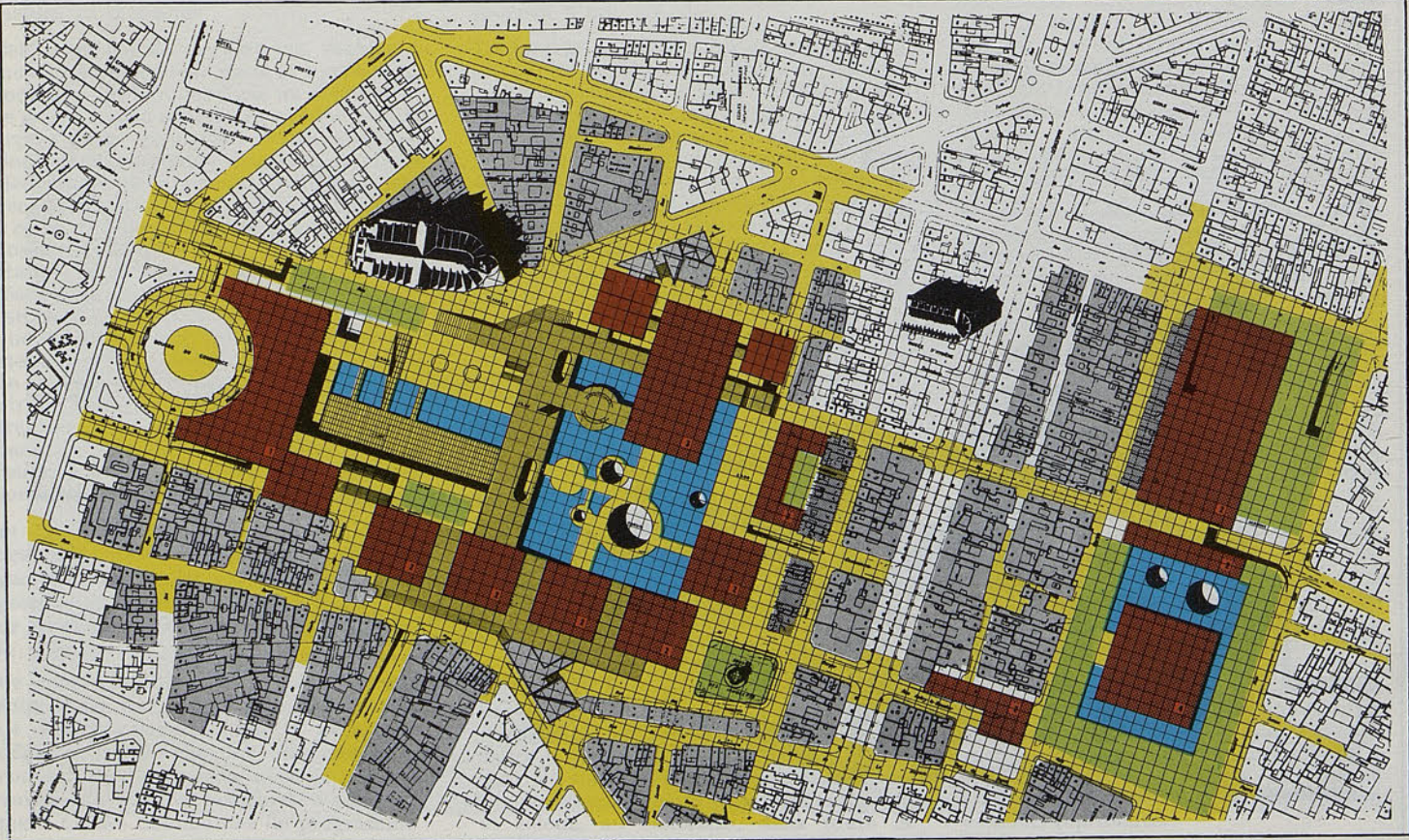
Si la réservation de cette zone privilégiée à ce type de programme doit constituer un point fixe du parti d'aménagement, à l'inverse la nature exacte des équipements retenus dépend des demandes qui seront effectivement présentées par les promoteurs, publics ou privés, de tels

programmes, et des conditions dont elles s'assortiront.

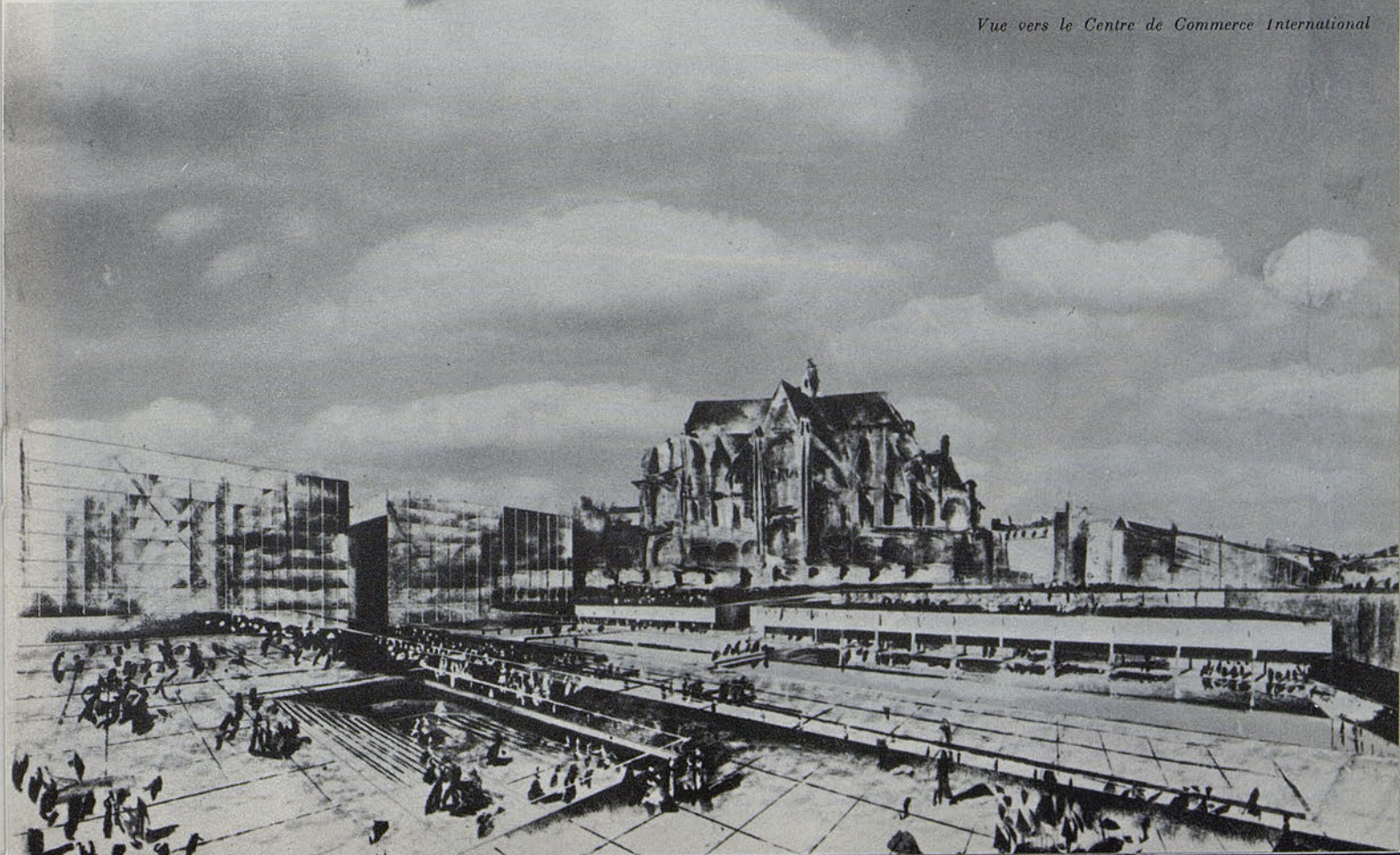
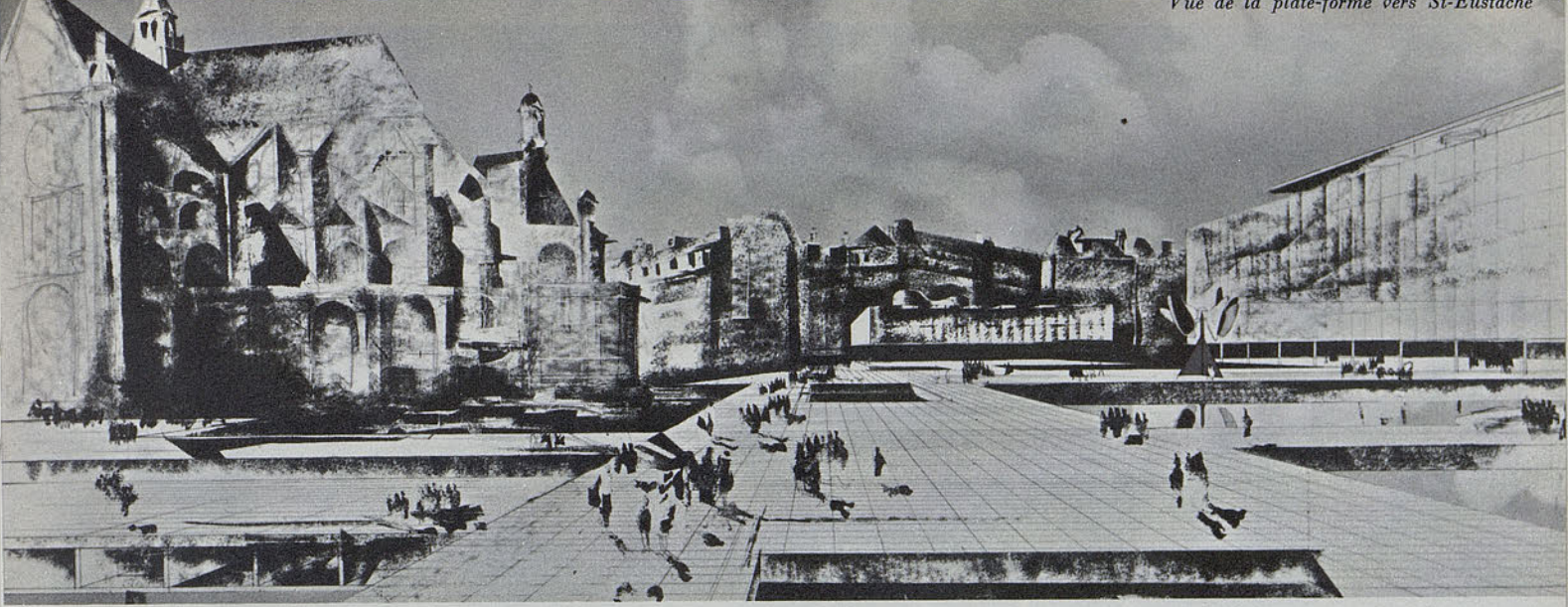
Dans le domaine sportif, on peut songer à une piscine et à une patinoire qui, bien que situées en sous-sol, communiqueraient avec l'air libre et avec la surface par un système de toit ouvrant. Dans le domaine culturel, la grande salle formant auditorium et théâtre lyrique populaire dont la Capitale éprouve le besoin et dont le principe avait été retenu par le V^e Plan,

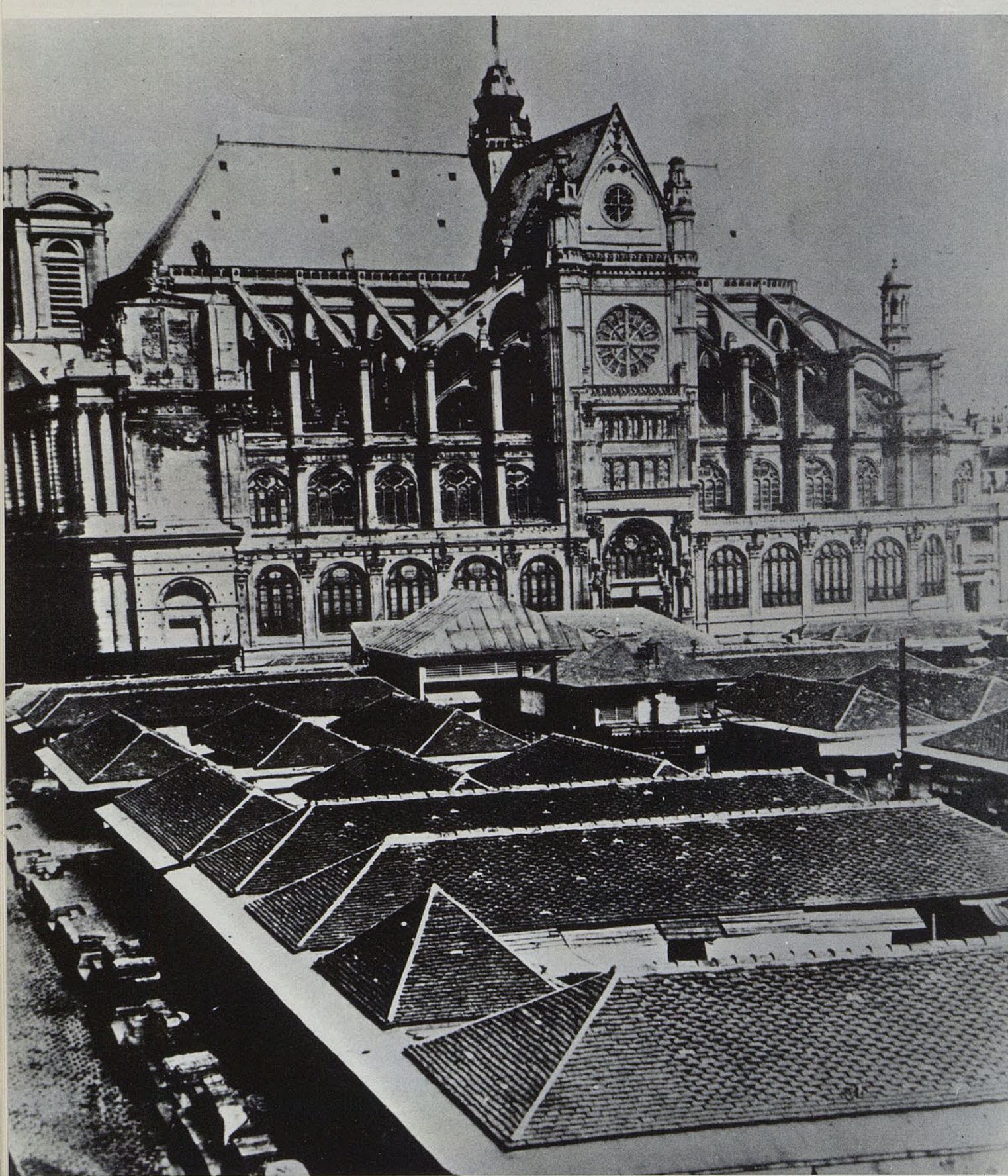
VOLUMES EN SURFACE

- 1 CCI
- 2 LOGEMENTS
- 3 HOTEL
- 4 BIBLIOTHEQUE
- BATIMENTS BAS R-2 R-3
- BATIMENTS HAUTS R-8



Vue vers le Centre de Commerce International





Telle cette photographie de l'église Saint Eustache et du marché des Prouvaires prise vers 1855 avant la construction des pavillons Baltard le nouveau projet d'aménagement des Halles se propose de restituer à cet édifice, en dégageant ses abords, la place qui lui revient.

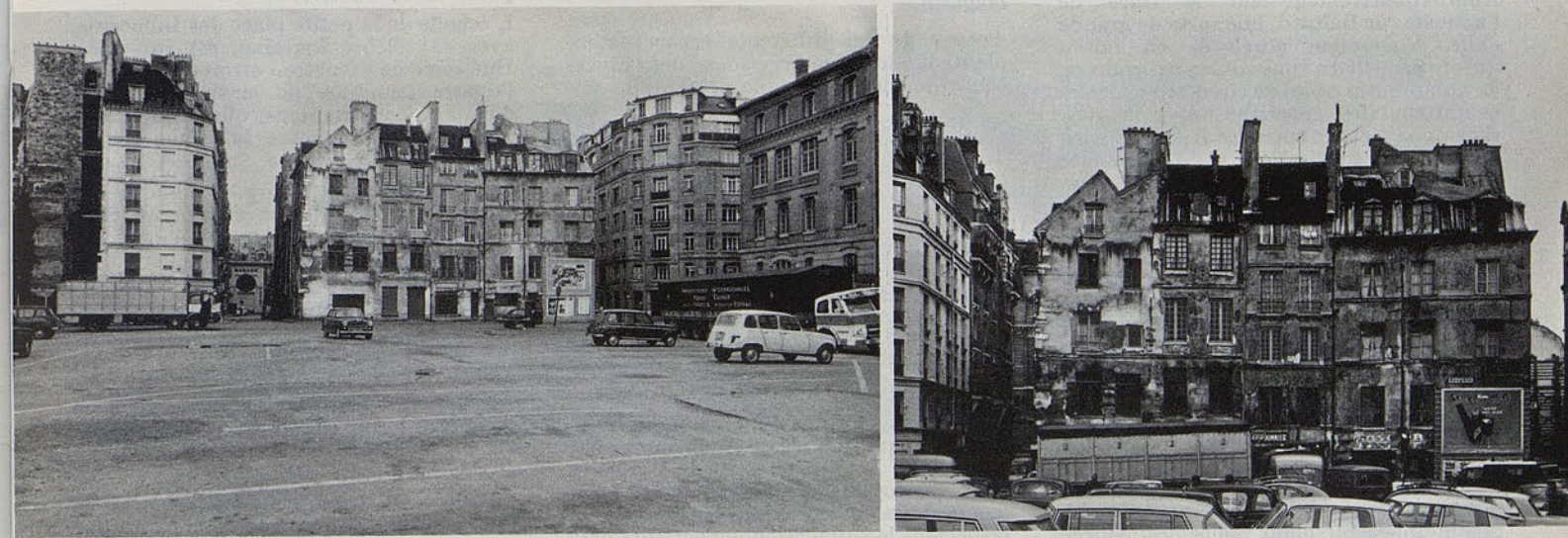
Photo d'après l'ouvrage de J.-P. Barblon, Fleury, J. de Sacy, Richesses d'art du quartier des Halles, Flammarion éd.

conviendrait particulièrement à cet emplacement. À son défaut, d'autres programmes, liés au spectacle et à la diffusion culturelle, dans des domaines traditionnels ou au contraire dans ceux très nouveaux, et qui ouvrent beaucoup de perspectives de développement, de l'image et du son, seraient, également parfaitement bien adaptés à cette zone.

À partir de ces éléments situés au centre de l'opération, un premier cheminement vers l'ouest aboutit à un grand magasin.

L'implantation d'un pareil équipement, dans le complexe des Halles, apparaît souhaitable pour fournir à la population qui transite par cette opération, les services commerciaux qu'elle est en droit d'y trouver, sans pour autant faire double emploi avec les grands points de vente qui se développent à la périphérie de la Ville et qui s'attachent à satisfaire des besoins plus immédiats et moins raffinés. Elle apparaît également, compte tenu des infrastructures de transport du nouveau

quartier, comme extrêmement vraisemblable. Peut-être permettra-t-elle même d'offrir à certains grands magasins actuels dont le développement est entravé par le tissu urbain qui les enserre, l'occasion d'un transfert profitable pour eux-mêmes comme pour l'aménagement général du centre rive droite. Sur le cheminement conduisant vers ce grand magasin s'installe tout une file de commerces de toute nature qui renforcent cette impression de grand « souk » moderne que



Ici s'élèvera, à l'emplacement du plateau Beaubourg, la bibliothèque de lecture publique prévue au schéma d'aménagement.

doit donner cette partie de l'opération.

Cet axe de circulation rejoint, tout à fait à l'extrémité ouest, les parties publiques du centre de commerce international (hall d'exposition, etc...). Passant au-dessus de l'abri et traversant d'est en ouest le Centre de commerce international, dont il dessert les bureaux et les salles de cotation et d'informatique, il vient aboutir à l'ancienne Bourse de Commerce.

Vers l'est, ce forum, en raison du « bouchon » que forment entre les deux parties de la zone de rénovation les immeubles du bas du Boulevard de Sébastopol, est contraint à se rétrécir. Pour éviter pratiquement toute démolition, il s'établit en souterrain, toujours au niveau moins 13 mètres, approximativement sous le tracé de la rue de la Cossonnerie, puis après le passage du Boulevard Sébastopol, sous une partie de l'îlot Quincampoix, en bordure de la rue de Venise où les immeubles sont détruits ou, pour la plupart, doivent l'être. Cette liaison souterraine, souhaitée par le Conseil de Paris entre les deux parties de l'opération, doit éviter le risque de ne constituer qu'un long couloir dépourvu d'animation et d'intérêt. À cette fin, il est prévu de rythmer son parcours par l'aménagement de quelques placettes aux endroits où l'occupation du sol en surface s'y prête (par exemple sous le boulevard de Sébastopol), et d'en faire une sorte de

galerie d'antiquaires, de commerces d'art, d'expositions. Une telle destination se justifie en effet tout particulièrement pour ce cheminement qui s'établit entre l'espace voisin du cœur du forum réservé pour un équipement de nature culturelle, et les salles de la bibliothèque de lecture publique qui seront installées à ce niveau. Elle pourrait se trouver illustrée et renforcée par l'installation, au point de départ de la galerie, de l'Hôtel des Ventes, s'il était donné suite à l'idée d'un transfert de ce dernier, mal à l'aise dans le bâtiment qu'il occupe actuellement, vers les Halles. Les vitrines d'exposition de l'Hôtel des Ventes, ou des commerces d'antiquités, attirés par sa présence, pourraient alors s'installer au long de ce cheminement, lui donnant la physionomie d'une sorte de nouveau « Village Suisse ». Des commerces de même nature conviendraient tout particulièrement aux immeubles anciens et de qualité, susceptibles d'être restaurés, qui bordent la rue Quincampoix. L'aménagement de circulations verticales nombreuses (escaliers mécaniques, etc...) permettrait l'établissement, à cet endroit, d'un nouveau point de contact intense entre la surface et le forum souterrain.

Ainsi, formé d'un cheminement commercial vers l'ouest, vers le centre des activités et des affaires, et d'un cheminement d'ordre culturel et touristique vers l'est, vers le quartier du Marais, le forum

des Halles, centré sur une grande place publique comprise entre les deux sorties des stations de la RATP et immédiatement bordé, des équipements de loisirs, de sports et de culture particulièrement justifiés en cet emplacement de la Cité, constitue-t-il un ensemble cohérent, accordé aux données générales de la Ville comme avec la vocation originale du quartier.

EN SURFACE UNE ZONE PEU DENSE COMPORTANT D'IMPORTANTS ESPACES LIBRES

L'importance même des équipements prévus dans le sous-sol permet d'éviter une densification excessive en surface, peu souhaitable en raison des problèmes difficiles que pose l'insertion de bâtiments modernes dans un quartier ancien particulièrement sensible aux yeux de la population.

L'animation de surface, sur les cheminement actuels du quartier ou aux divers points d'accès du forum souterrain, ne peut d'autre part atteindre partout la même intensité que celle souhaitée pour ce dernier, sans lui porter gravement concurrence.

La surface se prête, par suite, à la création d'une zone de calme et d'espaces libres, cherchant à dégager de belles perspectives sur le grand élément monumental que constitue l'église Saint-Eustache.

Afin d'éviter tout risque de monotonie, le parti d'aménagement propose une composition très variée, jouant sur plusieurs niveaux différenciés de jardins, de plans d'eau, de places et de promenades.

Au-dessus de la grande salle du forum, des circulations s'établissent entre des plans d'eau et des jardins, à partir des sorties nord et sud des stations de la RATP, et font communiquer ce flux de piétons avec les espaces et les équipements avoisinants.

Approximativement sur le tracé de l'actuelle rue Baltard, une sorte de grande dalle, légèrement surélevée en raison du croisement en sous-sol, en cet endroit, de nombreuses voies de circulation ferrées et automobiles, constitue un grand passage pour piétons entre les fractions nord et sud de l'opération et du quartier avoisinant. Elle se termine par un escalier monumental qui descend lentement vers le chevet de l'église Saint-Eustache.

Plus vers l'ouest et en contrebas, pour accentuer ce parti d'une composition jouant sur plusieurs plans différents qui possèdent chacun leur fonction propre, et pour dégager mieux encore l'église Saint-Eustache qui domine l'ensemble, une place bordée de portiques et comportant pelouses, bassins, arbres, s'installe sur le toit du grand magasin, comme une sorte de petit jardin du Palais-Royal « en creux ». Sous les portiques, des espaces commerciaux sont ménagés. Le grand magasin, dont tous les autres niveaux sont enterrés, peut, par exemple, en faire son dernier étage et y installer

les divers services (bar, salon de thé, restaurants, etc...) que l'on s'efforce généralement, dans les constructions analogues en élévation, de placer en terrasse sur le toit. Face à Saint-Eustache, cette zone, tout à la fois animée et intime, constitue un espace de flânerie, de promenade, de repos. Tout à fait vers l'ouest, elle se termine, encore plus en contrebas, par une sorte de petite « cour anglaise » que bordent d'un côté les façades du Centre de Commerce international, et de l'autre celle du grand magasin.

Autour de ces différents espaces s'implantent les constructions des divers éléments du programme :

— le centre de commerce international à l'Ouest, qui laisse apparaître la Bourse du Commerce et la célèbre colonne astronomique qui la joute ;

— vers le Nord du carreau des Halles, un grand hôtel construit sur pilotis et dont le rez-de-chaussée doit être réservé à des équipements commerciaux qui prolongent, comme par une tête de pont s'enfonçant dans l'opération, l'intense activité de quartier qui règne dans la partie Nord de l'environnement ;

— au Sud, le long d'un mail planté d'arbres, qui poursuit le cheminement touristique Est-Ouest, entre le Marais et le Palais-Royal, plusieurs groupes de logements de la catégorie la plus élevée, qui respectent le « dimensionnement » des îlots anciens, qui peuvent comporter des activités diverses de taille réduite (centre de

presse, équipements sociaux et culturels : par exemple Maison de jeunes) et dont les rez-de-chaussée accueillent des commerces de qualité (disquaires, librairies, galeries d'art, commerces de luxe, etc...) ;

— à l'Est, derrière les façades maintenues de la rue Saint-Denis et se raccordant à ces dernières, ce qui impose d'y adapter la trame des constructions, un nouveau groupe de logements qui doit ménager de nombreux accès piétons vers le forum souterrain, comme vers les équipements de surface.

L'échelle de la petite place des Innocents, avec sa célèbre fontaine, est respectée. Une sorte de « fenêtre » étroite l'ouvre sur l'espace grandiose de jardins, de plans d'eau, de constructions, que forme l'opération et que domine la silhouette de l'église Saint-Eustache.

Sur le plateau Beaubourg, la bibliothèque de lecture publique se trouve au Sud. L'environnement de cet équipement est dégagé le plus possible, afin de permettre au créateur choisi pour le réaliser, la plus grande liberté d'expression et de mieux mettre en valeur, par la suite, l'œuvre d'architecture contemporaine qui doit s'édifier à cet emplacement.

Au Nord du plateau Beaubourg se situe un ensemble d'habitations comportant des logements de catégorie intermédiaire et des logements sociaux.

Ce groupe de constructions se prête à l'installation d'équipements de quartier et peut, éventuellement, servir au regroupement de certaines activités (textile de gros) touchées par l'opération de rénovation. Les façades de cet îlot dominant sur la rue Saint-Martin, bien qu'elles soient situées dans la zone de rénovation, pourraient, dans un premier temps tout au moins, être maintenues, afin de con-

server son unité à ce cheminement et d'éviter le contraste toujours délicat entre un côté de rue formé de façades anciennes et celui qui lui fait face, bordé de constructions modernes.

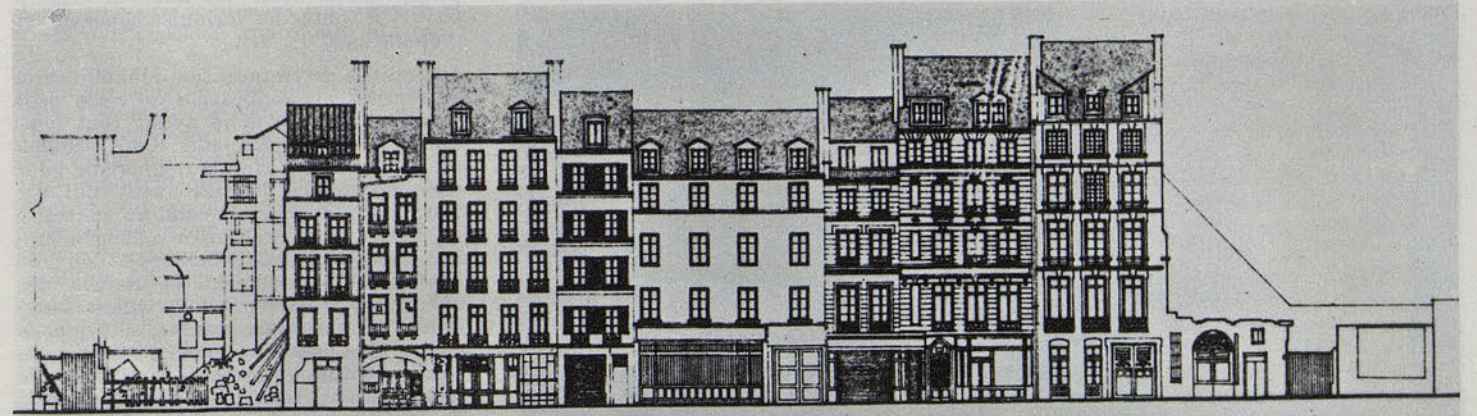
Une sorte d'esplanade sera, au contraire, dans la mesure du possible, dégagée sur le versant Est de cet îlot donnant sur la rue Beaubourg.

Un programme de logements sociaux destinés à des « opérations-tiroirs » pour permettre le relogement de certains habitants touchés par les démolitions d'immeubles dans la zone de rénovation, a enfin été localisé dans divers espaces actuellement libérés du quartier des Halles.

Tel est le nouveau visage proposé, sur la base des travaux de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, pour cet ancien quartier. Témoignage particulièrement précieux des siècles passés, « lieu où sont nées et où on prospère, à partir des marchands, toutes les activités de Paris » (Louis Chevalier), les Halles accueilleraient une œuvre essentielle de notre génération et verraient s'affirmer cette fonction supérieure d'échange et de rencontre qui est par excellence celle de toute Capitale, et encore davantage celle de Paris.

LES HALLES

les études de restauration-réhabilitation



Faut-il « sauver » le quartier des Halles ?

L'histoire du quartier des Halles démontre qu'à travers les siècles aucune génération n'a renoncé à apporter, à ce lieu privilégié de la Capitale, les aménagements que les besoins ou les ambitions de l'époque requéraient.

S'il est, parfaitement légitime que prenne naissance, après le départ devenu indispensable du marché de gros, le « grand dessein » d'une profonde évolution de ce quartier, si cette mutation doit d'autre part être l'occasion de créer, dans un esprit résolument moderne, un ensemble urbain de notre temps à Paris, du moins le patrimoine artistique que nous ont légué les siècles passés ne doit-il pas être dilapidé ni laissé à l'abandon.

Certes, le quartier des Halles, à l'exception de certains édifices prestigieux, ne comporte pas à première vue d'ensembles monumentaux d'une qualité architecturale exceptionnelle dont la conservation et la mise en valeur s'imposent de manière absolument indiscutable. Son intérêt réside dans des caractéristiques moins évidentes et plus subtiles : une trame urbaine très ancienne qui détermine un parcellaire caractéristique ; des cheminements qui correspondent au tracé des grandes voies historiques de la Capitale ; des suites de façades pleines de fantaisie et d'harmonie, formant une sorte de décor urbain raffiné et élégant ; des éléments de construction de grande valeur : très beaux escaliers en bois à balustres tournés, carrés ou quadrangulaires, sous-sols voûtés d'ogives, profusion d'appuis de fenêtres ou de balcons

en fer forgé, portails, vantaux de portes et heurtoirs remarquables, etc.

Entre ceux qui, à l'image de M. Guillaume GILLET, pouvaient affirmer : « non, le quartier des Halles ne mérite pas d'être sauvé » et les amoureux du moindre des « trésors » de ce quartier, la délibération du Conseil de Paris a pris une position moyenne : tandis qu'elle destinait à la rénovation une zone d'une quinzaine d'hectares, elle faisait du reste des îlots couverts par la déclaration d'utilité publique prise par l'arrêté du 31 juillet 1967, soit une vingtaine d'hectares, une zone de restauration-réhabilitation.

Toute une gamme d'interventions concevables.

Le fait même d'accoler les deux termes de restauration et de réhabilitation révèle à quel point les actions à entreprendre sont nuancées et délicates à définir.

L'inspiration dominante apparaît certes clairement : divers projets antérieurs avaient pu donner l'impression de traiter ce quartier comme s'il s'agissait d'un véritable terrain nu, sans habitants, sur lequel il faudrait construire un peu comme en rase campagne. La vocation de restauration et de réhabilitation donnée à cette zone signifie au contraire qu'il convient de respecter le patrimoine immobilier existant et d'aider à sa transformation, à la suite du départ du marché de gros, et non de procéder à sa destruction sur une grande échelle. Mais, à partir de cette idée centrale, toute une gamme d'interventions très diverses est concevable, depuis le seul ravalement des

façades jusqu'à la reconstitution complète de l'aspect extérieur des immeubles à l'époque de leur construction, doublée de l'apport des techniques les plus modernes en matière de confort, en passant par la simple création de conditions normales d'habitabilité : eau courante, installations sanitaires, etc.

Les termes de restauration et de réhabilitation couvrent tout cet éventail d'actions, avec les infinies nuances de degré qui peuvent exister entre elles. Il est dès lors facile de comprendre qu'à la faveur de cette ambiguïté un très large accord puisse s'établir, dans les secteurs les plus divers de l'opinion publique, pour réclamer une politique désignée par ces deux vocables mais à travers laquelle on cherche en réalité à atteindre les objectifs les plus contradictoires. On ne peut en effet tout à la fois souhaiter que se réalisent dans le capital immobilier existant les adjonctions les plus modernes en matière de confort, déterminant inévitablement de fortes hausses de loyer, et préconiser le maintien sur place des actuels habitants qui appartiennent pour la plupart à des couches déshéritées de la population. On ne peut réclamer un curetage étendu du quartier, débarrassant les cours des immeubles de toutes les constructions adventices et hétéroclites que le marché de gros a amené à y proliférer, une amélioration poussée des conditions de confort de chaque bâtiment, la remise en valeur complète de leur aspect extérieur, et soutenir que ces interventions se solderont par des dépenses de très loin inférieures à celles de la rénovation. On ne peut davantage se borner à entreprendre de rétablir à moindres frais dans



Ces façades de la rue Saint-Denis seront conservées.

le quartier, des normes minimum d'hygiène et de salubrité, par l'apport d'eau courante, de sanitaires et de salles de bains, et prétendre en même temps rendre à cette part du patrimoine de Paris sa « spiritualité » et sa qualité architecturale ancienne, tout en y faisant naître un point de rencontre privilégié des arts, du spectacle, des activités de diffusion, d'enseignement et de culture. On ne peut réclamer enfin, que les différentes parcelles soient traitées en respectant l'unité des petits ensembles urbains qu'elles

forment et soutenir qu'il convient de s'en remettre, pour accomplir les transformations souhaitables, à l'action spontanée et dépourvue de toute contrainte juridique des propriétaires individuels.

Tous ces objectifs ne pouvant être atteints en même temps, il est clair que l'action de restauration-réhabilitation ne peut éviter certains choix, dont la nécessité est fréquemment plus ou moins volontairement obscurcie.

La délibération du Conseil de Paris en date du 24 octobre 1968, compte tenu

des engagements financiers résultant de l'opération de rénovation qui interdisent un effort comparable sur la zone voisine, et des problèmes que poserait l'éventuel relogement des habitants actuels du quartier, notamment des personnes âgées (la population des Halles est composée pour 14 % environ de personnes âgées de plus de 65 ans), semble incliner plutôt vers une solution relativement modeste dans un premier temps, s'accompagnant de contraintes juridiques assez légères faisant appel à l'intervention aussi large que possible d'associations de propriétaires. Mais on laisse le champ ouvert à toutes les formules concevables d'opérations.

Les études de restauration-réhabilitation entreprises en application de cette délibération doivent donc avant tout conduire à l'établissement d'un schéma d'urbanisme très simple définissant pour chaque parcelle le traitement qui s'y adapterait le mieux et celui au contraire qu'il convient d'exclure. Ce schéma laisserait aux études particulières le soin de déterminer exactement la nature des opérations à entreprendre. Quant à ces études elles seraient menées, soit dans le cadre d'un secteur sauvegardé s'il en était institué un, soit à l'initiative de la Ville, soit à celle d'associations privées de propriétaires.

Ainsi, comme pour la zone de rénovation, le document soumis à l'examen du Conseil de Paris en ce qui concerne la zone de restauration-réhabilitation, ne correspond-il, du fait de l'originalité profonde et de la difficulté particulière de l'opération des Halles, à aucune catégorie juridique précisément définie. Le schéma d'urbanisme présenté dans ces pages, constitue en fait une sorte de guide et de cadre pour les différentes initiatives d'ordre public ou privé qui devront être prises dans ce secteur.

Un guide pour des initiatives futures.

A cette fin, le schéma distingue essentiellement :

- des parcelles à dominante de restauration ;
- des parcelles à dominante de réhabilitation ;
- des parcelles susceptibles de modernisation.

1° Parcelles à dominante de restauration.

La restauration consiste en une remise en état complète des immeubles, conservant ou restituant leur aspect extérieur à l'époque de leur construction et assurant des normes de confort élevées, avec ou sans modification de l'organisation intérieure des édifices.

Appliqué aux bâtiments de qualité architecturale indiscutable, ce traitement n'exclut pas, pour l'ensemble des parcelles, le curetage et, en des points isolés, la réalisation d'espaces libres ou même la construction de bâtiments con-

temporaires dont l'échelle et la morphologie soient en accord avec leur entourage.

Les parcelles du quartier des Halles classées dans cette catégorie sont donc celles qui justifient particulièrement d'éventuelles interventions soit d'organismes publics, soit d'associations privées, tendant à une véritable remise en valeur du tissu urbain ancien selon une technique voisine de celle qui est appliquée dans les secteurs sauvegardés.

A l'inverse, leur démolition ou leur transformation radicale ne pourrait être envisagée qu'à des conditions très strictes et après un examen approfondi du problème.

La ligne séparant les parcelles appartenant à cette catégorie et les autres, n'est évidemment pas, dans tous les cas, facile à tracer. Diverses parcelles, qui présentent un intérêt certain, sans pour autant qu'une véritable action de restauration s'impose à leur propos et pour lesquelles il importe de ménager des possibilités de remodelage, sont par suite seulement désignées comme des *extensions possibles de la restauration*. Tel est le cas en particulier de certains immeubles situés au Nord de l'église Saint-Eustache où il serait souhaitable d'aménager une

petite placette, et des immeubles qui font face à l'église Saint-Merri, qui devraient faire l'objet d'une étude, afin d'améliorer l'encadrement de ce monument et de la future bibliothèque de lecture publique voisine, tout en respectant l'échelle très intéressante de ce secteur.

2° Parcelles à dominante de réhabilitation.

La réhabilitation ne se distingue de la restauration que par des nuances de degré à la fois dans le traitement souhaitable et dans les transformations possibles des immeubles en vue de leur remise en état.

Appliquée à des édifices dont la qualité architecturale, quoique d'un bon niveau, ne justifie pas une véritable restauration, la réhabilitation appelle en effet des interventions moins onéreuses, portant essentiellement sur l'aspect extérieur et l'équipement minimum des immeubles (mise en état d'habitabilité, amélioration des conditions de confort). Elle permet d'assurer la conservation du cadre urbain, en accompagnement des zones de restauration, et de maintenir l'équilibre sociologique du quartier.

A cet égard, il convient de remarquer que si les parcelles à dominante de réhabili-

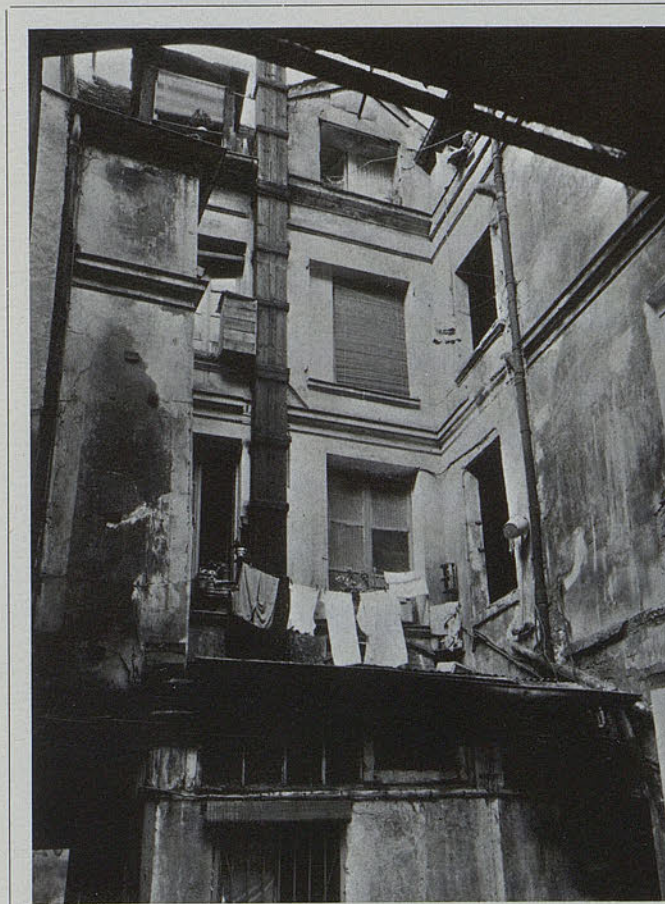
tation ne réclament pas des techniques d'aménagement aussi poussées que les parcelles à dominante de restauration, ces dernières, au contraire, pourraient ne faire l'objet que de cette forme moins ambitieuse de traitement si des considérations sociales ou financières s'opposaient à la réalisation des opérations de qualité qu'elles requièrent.

Les parcelles à dominante de réhabilitation présentent cependant une autre caractéristique qui, à l'inverse, ne pourrait être étendue à la première catégorie de tissu : elles se prêtent en effet à des modernisations éventuelles beaucoup plus poussées et plus complètes ; c'est dire que des démolitions, suivies de reconstructions ou des transformations très importantes des immeubles existants pourraient, si elles étaient proposées ou demandées, y être largement admises à la condition toutefois que les nouveaux bâtiments soient en cohérence et en harmonie avec le cadre urbain ancien et respectent l'équilibre du tissu environnant.

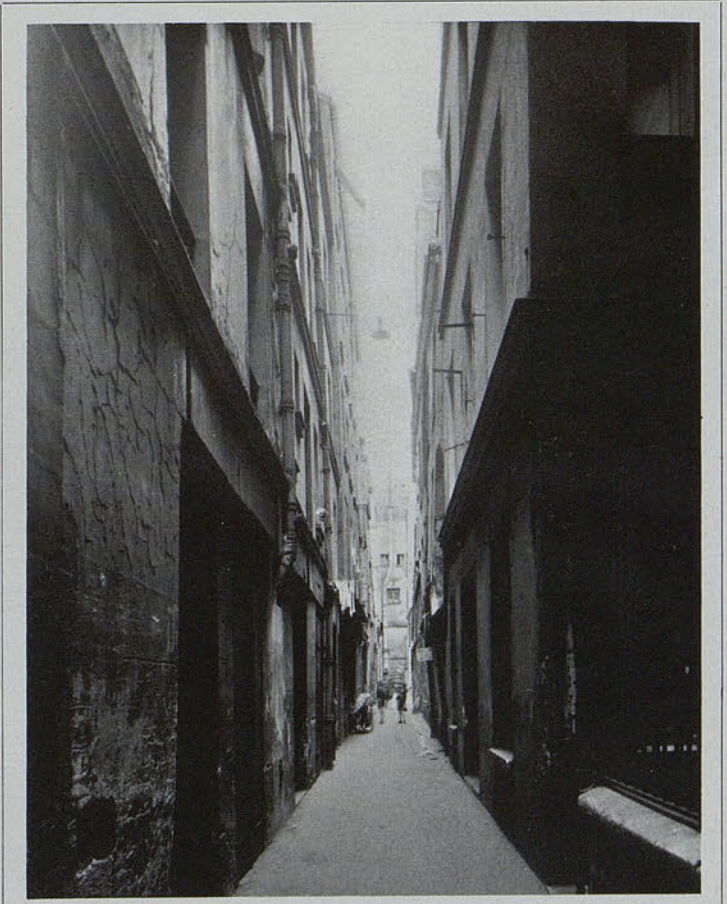
Séparées par ces nuances délicates dans les degrés d'intervention admissible : extensive pour la reconstitution de l'état antérieur des immeubles et restrictive pour leur transformation et leur modernisation éventuelles en ce qui



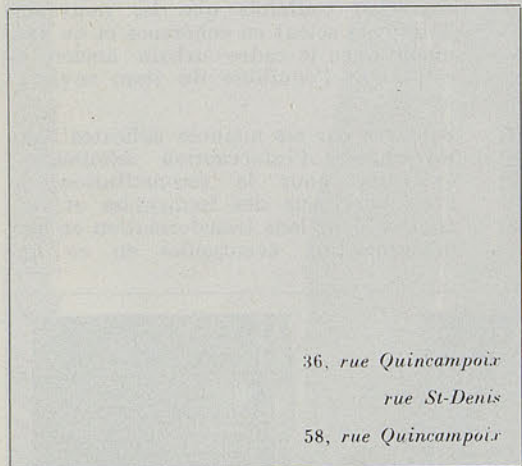
14 à 26, rue des Lombards



5, rue Brantôme



Rue St-Denis



36, rue Quincampoix
rue St-Denis
58, rue Quincampoix



concerne les parcelles à dominante de réhabilitation, ces deux catégories de parcelles, voisines les unes des autres à l'intérieur des mêmes îlots, déterminent divers petits ensembles urbains qui doivent être traités de manière cohérente.

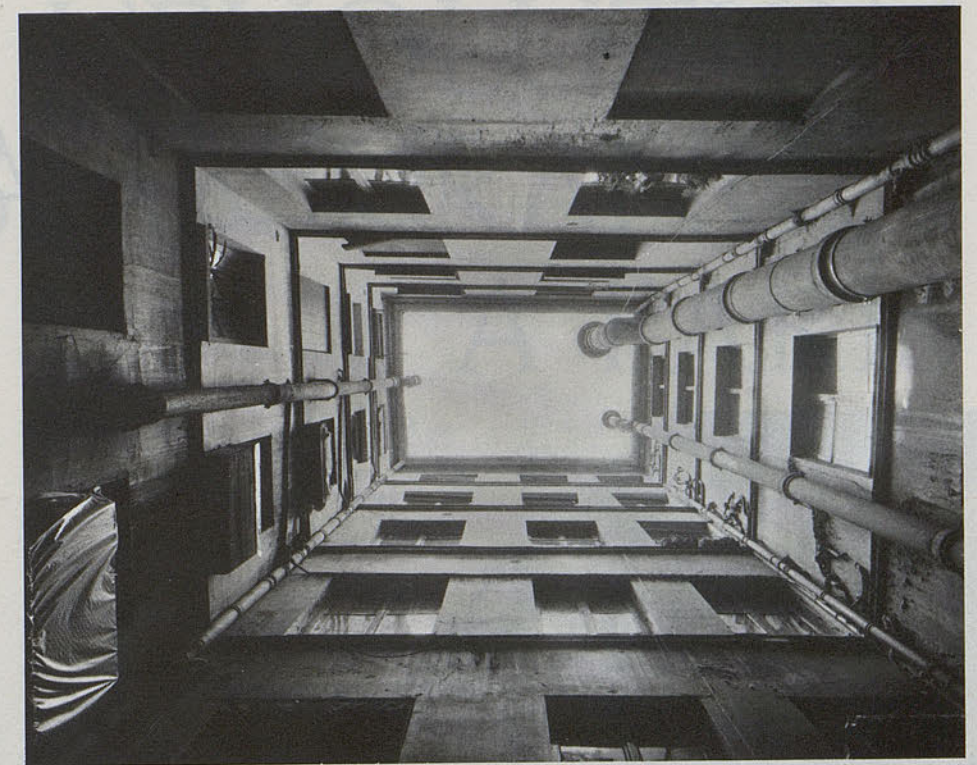
L'inspiration dominante y est en toute hypothèse la conservation et l'amélioration du patrimoine immobilier existant.

Elle implique par là même l'abandon des très anciennes mesures d'alignement dont très peu ont été jusqu'à ce jour réalisées et qui affectaient presque toutes les voies historiques du quartier.

3° Secteurs susceptibles de modernisation.

Ces secteurs excluent toute nécessité de restauration ou de réhabilitation et par là même peuvent se prêter, dans le cadre des règles d'urbanisme habituelles, à de très larges évolutions. Celles-ci peuvent se dérouler, soit de façon spontanée par les mécanismes de la rénovation privée, soit, à plus ou moins long terme, dans le cadre d'une politique de restructuration du tissu urbain. Dans l'un et l'autre cas certains impératifs, affectant ces divers secteurs, doivent orienter l'évolution :

- dans le secteur de la rue du Pont-Neuf : ouvrir l'opération des Halles vers la Seine ;
- dans le secteur du boulevard Sébastopol, faciliter, par des aménagements limités, la liaison est-ouest entre le carreau des Halles et le plateau Beaubourg ; ouvrir la voie à une restructuration d'ensemble à long terme de la liaison nord-sud, entre la place du Châtelet et le futur pôle des gares du Nord et de l'Est ;
- dans le secteur de la rue du Renard, permettre l'amélioration d'une liaison nord-sud, parallèle à celle du boulevard Sébastopol, faciliter la liaison de l'opération des Halles avec le quartier du Marais.



9, rue de Montorgueil

Dans le périmètre d'une vingtaine d'hectares que constitue cette zone de restauration-réhabilitation, un véritable plan de zonage applicable aux activités n'est guère concevable. Il peut simplement être indiqué que les zones à dominante de restauration et de réhabilitation sont principalement destinées à l'habitation, aux équipements et commerces d'ordre culturel et touristique (petits hôtels, librairies, antiquaires, ateliers d'art, cinémas d'essai, etc.) ainsi qu'à certains équipements de quartier ; tandis que les zones susceptibles de restructuration conviennent aux activités tertiaires et aux autres catégories de commerces. Il nous faut enfin rappeler que la volonté de

relier l'opération de rénovation au reste du quartier a conduit à définir certaines grandes orientations pour la revente des mètres carrés de rez-de-chaussée commerciaux prévus dans les immeubles nouveaux édifiés dans cette zone. Cette indication d'ordre général (cf. l'article précédent sur le schéma d'aménagement) devrait, dans toute la mesure où cela s'avérerait possible malgré les obstacles juridiques et financiers qui s'y opposent, être également respectée en zone de réhabilitation - restauration, notamment pour l'utilisation des locaux libérés par le départ des grossistes.



DES BANQUES ET DES ASSURANCES A PARIS



Le secteur tertiaire financier subit actuellement une transformation profonde sous le double effet de l'élargissement de ses fonctions, des regroupements et fusions que ces nouvelles tâches imposent; le tout dans un climat de concurrence renforcée.

De plus en plus sollicitée, l'épargne des particuliers est maintenant drainée par de multiples canaux. Corrélativement le rôle de « transformation » de ces liquidités nouvelles a cessé d'être le privilège de quelques secteurs spécialisés. Cette rénovation des circuits financiers, sanctionnée par de nombreux textes est maintenant pratiquement accomplie. De nouveaux services comme le crédit-bail, le marché hypothécaire, les livrets d'épargne à capital variable, etc... encore pour les assurances, la non imposition des primes-vie et l'assurance retraite obligatoire ont donné à ce secteur une nouvelle impulsion.

Le secteur financier se transforme pour devenir un secteur commercial et pour attirer l'épargne, malgré la concurrence de l'automobile et de la machine à laver ou au contraire pour développer cette concurrence à son profit. Autrefois, ce secteur s'adressait surtout à une clientèle riche et peu nombreuse disposant a priori de capitaux qu'il s'agissait de faire fructifier; maintenant le secteur financier s'adresse à l'emprunteur-consommateur qui est devenu le premier client.

D'autre part, les regroupements et les alliances, la création de nouvelles sociétés, soit françaises, soit européennes, filiales de différents groupes financiers, font craquer les anciennes structures.

Les verrous de la vieille orthodoxie des banques ou des assurances sont en train de sauter. Les anciens « empires » comme l'Union Européenne Industrielle et Financière (Schneider), Worms, Rothschild, Louis Dreyfus ont pris la forme de sociétés anonymes et partent à l'assaut de l'épargne individuelle...

La concurrence entre banques et groupes financiers se renforce ainsi. Les sociétés d'assurances, quant à elles, voient se

développer quelques grands groupes qui cherchent à avoir une place importante sur le marché français et européen.

Ces transformations dans l'activité et la structure du secteur tertiaire financier s'accompagnent de mutations dans l'emploi comme dans les techniques utilisées. Devant cette activité financière sans cesse grandissante, la place de Paris ne cesse de croître. Créateur de monnaie et de crédit, Paris recueille les dépôts de province et décide de leur utilisation. L'information, les études, les décisions sont prises à Paris aussi bien pour les sociétés financières que pour les assurances.

PRÉÉMINENCE INCONTESTABLE DE PARIS

Cette prééminence se constate à trois niveaux :

- celui des emplois,
- celui des établissements,
- celui des activités financières.

Une rapide analyse de l'évolution de l'emploi dans le secteur des banques et des assurances permet de déterminer aisément le rôle joué par la Capitale. Quelques chiffres sont, à cet égard, très significatifs :

- sur 320 000 emplois dans le secteur tertiaire financier, Paris en regroupe 140 000 soit 43,7 %.
- l'accroissement du nombre d'emplois dans ce secteur a été, pour la période 1954-1962, de 27,6 % dans la Région Parisienne alors qu'il n'était que de 26,8 % pour l'ensemble de la France.

La croissance dans ce secteur est donc rapide et se fait surtout au profit de Paris, que ce soit pour les banques ou les assurances. Cependant, il convient de noter une évolution particulière dans le secteur des assurances.

A la différence des banques, celles-ci comptent un faible pourcentage de cadres moyens puisqu'il est de l'ordre de 9,8 % à 10,7 % selon le type d'assurances considéré.

De 1954 à 1966, on observe que cette proportion tend à diminuer au profit des employés. Cette diminution semble prouver que les décisions reviennent à un très petit nombre de cadres supérieurs et

Le tableau ci-dessous donne une image synthétique de la situation.

	Nombre d'établissements des branches 83 et 84 *	% des branches	Nombre de salariés	% de salariés
Paris	5 255	17,9 %	126 578	52,6 %
Région Parisienne	7 037	27,1 %	133 337	55,4 %
France entière	29 289	100,0 %	240 479	100,0 %

* 83 : Etablissements financiers, banques, bourses de valeurs.
84 : Assurances.

que leur exécution nécessite un personnel peu qualifié.

Cette constatation est en effet importante car elle doit être prise en considération pour expliquer le phénomène de la localisation des établissements comme nous le verrons ultérieurement.

La concentration constatée au niveau de l'emploi se retrouve à celui des établissements, à quelques nuances près.

17 % (soit 5 255) des établissements bancaires ou d'assurances sont situés à Paris. Si ce pourcentage peut paraître

faible à première vue, il faut mentionner que :

— sur 18 établissements de plus de 1 000 salariés en France dans ce secteur, 17 sont localisés à Paris.

— sur 112 établissements de 201 à 1 000 salariés 84 sont également localisés à Paris.

Si l'heure est à la décentralisation dans de nombreuses branches, l'évolution constatée dans le secteur tertiaire financier indique que celui-ci reste à l'écart de ce grand mouvement. En effet, selon des statistiques de l'I. N. S. E. E. :

— entre 1954-1958, l'augmentation du nombre d'établissements a atteint 20 % à Paris alors qu'elle n'atteignait que 9 % pour la France.

— entre 1958 et 1962 cette augmentation a été de 4 % à Paris et de 1 % seulement pour la France.

La concentration des emplois et celle des établissements de quelque importance expliquent que, dès lors, la prééminence de Paris se marque fortement au niveau des activités financières.

Là encore, quelques chiffres donnent très rapidement une idée de l'importance de Paris.

— dans le secteur bancaire, stricto-sensu, alors que la population parisienne ne représente que 5,8 % de la population française, le total des dépôts à vue et à court terme couvre 34 % des dépôts et 39,1 % des crédits à court, moyen et long terme. L'évolution accentuée encore le poids parisien... La part de la Région Parisienne apparaît à elle seule aussi importante que l'ensemble des 20 autres régions de programme.

— pour les assurances, enfin, il est plus difficile de saisir les flux financiers. Seule la comptabilité nationale, régionalisée en 1962, donne un aperçu de la prééminence parisienne :

— les comptes d'exploitation par branche nous donnent pour les assurances I. A. R. D. (Incendie, Accident, Risque divers) et opérations diverses de répartition, 841 millions de francs (nouveaux) dans la région parisienne pour 3 milliards 814 millions pour l'ensemble de la France, soit 22 %.

— concernant les comptes d'affectation des ménages, ils donnent 289 millions d'assurances I. A. R. D. pour la Région Parisienne soit 21,8 %.

Ainsi, capitale administrative, Paris est aussi une capitale financière. Et certainement plus que dans les autres pays, l'essentiel des activités financières est lié à cette capitale, que l'on se place du point de vue du volume des capitaux traités, du rôle d'information ou du pouvoir de décision.

CAPITALE FINANCIERE DE LA CAPITALE :

QUELQUES ARRONDISSEMENTS

De nombreux impératifs exigent, ou exigeaient jusqu'alors, le regroupement des activités de banques et d'assurances dans une même « cité ».

Ce sont les principes de contrôle, d'organisation, d'action concertée et de hiérarchisation stricte des pouvoirs et des décisions qui dominent l'exercice de ces deux professions. Pour les assurances, l'association quotidienne des interventions, et notamment les phénomènes de co-assurance et de réassurance mutuelle, fondent la sécurité attendue des services de la branche. En outre, les nécessités du courtage (3 000 courtiers à Paris), des recours contentieux, et des contrôles exercés par les pouvoirs publics ou les organismes professionnels militent en faveur d'une concentration des entreprises.

Les impératifs du secteur bancaire dans le sens d'un regroupement en cité sont peut-être moins accusés, dans la mesure où la distribution des crédits et des dépôts suppose une répartition géographique optimale des établissements parmi la clientèle. Toutefois, les responsabilités économiques immédiates des banques impliquent, au moins pour leurs sièges sociaux, une information et une action communes, et des rapports très fréquents avec l'administration des finances, les responsables de la Banque de France, les institutions de contrôle du crédit, les dirigeants des organisations professionnelles, les principaux chefs d'entreprises, la Bourse, etc...

Ces contraintes fonctionnelles interdisent une trop grande dispersion hors de la capitale. Néanmoins, elles ne semblent pas justifier une telle concentration des établissements financiers et des emplois

dans un espace aussi restreint que celui de quelques quartiers.

En effet, à l'heure actuelle, ce secteur est très loin d'avoir une répartition harmonieuse entre les différents arrondissements de Paris.

Le taux parisien pour le tertiaire financier est de 7,28 % de la population active totale au lieu de travail. Quatre arrondissements seulement atteignent ce pourcentage et trois d'entre eux ont même un pourcentage double, triple ou quadruple. Ce sont :

- le neuvième arrdt avec 30,57 %
- le second arrdt avec 22,95 %
- le premier arrdt avec 14,31 %
- le huitième arrdt avec 9,10 %

A l'intérieur même de ces arrondissements, intervient une spécialisation par quartier. Trois quartiers atteignent le plus fort taux de spécialisation dans le secteur du tertiaire financier :

- Gaillon dans le 2^e arrdt 47,35 %
- Chaussée d'Antin dans le 9^e 40,77 %
- Fg Montmartre dans le 9^e 40,48 %

Ainsi les trois quarts de la population active du secteur financier travaillent dans quatre arrondissements : le 9^e, le 2^e, le 8^e et le 1^{er}. Le seul 9^e arrondissement groupe 35 % des emplois de cette branche.

L'enquête du BERU permet d'établir une certaine distinction dans la localisation de ces deux catégories d'activités :

— En ce qui concerne les Assurances, leur centre de gravité se trouve 11, Bd Haussmann. Dans un rayon de 500 mètres se situent 45 % des sièges sociaux des Assurances Parisiennes, et 35 % des autres sociétés installées en France. Si cette zone d'influence est portée à un kilomètre autour du boulevard Haussmann, ce sont 80 % des emplois de l'assurance parisienne, 82 % de l'ensemble des primes émises en France et 76 % des superficies de planchers occupées par ce type d'établissements qui y sont concentrés.

— En ce qui concerne la Banque, le centre de gravité se situe 6, rue Glück, à 300 mètres du noyau précédent. Six arrondissements (les 1^{er}, 2^e, 8^e, 9^e, 16^e et 17^e) rassemblent 96 % des sièges sociaux parisiens, 92 % des emplois bancaires, et 99 % du montant global des bilans parisiens.

Ainsi se dessine la configuration des activités financières parisiennes : un quartier central, le « cœur » autour de la Chaussée d'Antin, qui comprend aussi bien les banques que les assurances, avec un étiement vers l'Ouest (Europe, Madeleine, Champs-Élysées) et vers l'Est (Vivienne, Gaillon) surtout orienté vers l'activité bancaire, et un autre étiement vers le Nord dans les quartiers Saint-Georges, Rochechouart et Faubourg Montmartre, tourné essentiellement vers les activités de l'assurance. Une spécialisation tend de la sorte à apparaître entre le 8^e, où la concentration des banques se renforce, et le 9^e, qui accueille surtout les assurances.

L'univers financier se trouve donc particulièrement bien délimité dans Paris. Il est vrai que la recherche d'une localisation de prestige rejoint souvent la nécessité de maintenir la compétitivité internationale des entreprises.

Telle est d'ailleurs la situation que révèle l'examen des grandes places financières internationales. En Europe (Londres, Francfort, Zurich) ou aux Etats-Unis (New York), les fonctions bancaires et d'assurances sont regroupées au sein de cités très denses et souvent exiguës par rapport aux métropoles qui les accueillent

Malgré leur hétérogénéité, les chiffres connus sont significatifs de la concentration des emplois et des établissements attachés à ces deux professions.

Londres abrite respectivement 75 % des sièges sociaux d'assurances du Royaume-Uni et 80 % des sièges des banques ; plus de la moitié des uns et des autres sont situés dans le secteur de la « City ».

New York rassemble 31,3 % des emplois de sièges sociaux des compagnies américaines d'assurances personnelles, avec une polarisation dans la pointe de Manhattan où sont installés 9 des 50 plus grandes banques américaines.

A Zurich, moyennant une assez forte dispersion des sièges sociaux d'assurances et des banques sur le territoire helvétique, ce sont pourtant 40 % des uns et 25 % des seconds qui y sont installés groupant 70 % des emplois correspondants.

Le phénomène parisien est donc loin d'être unique.

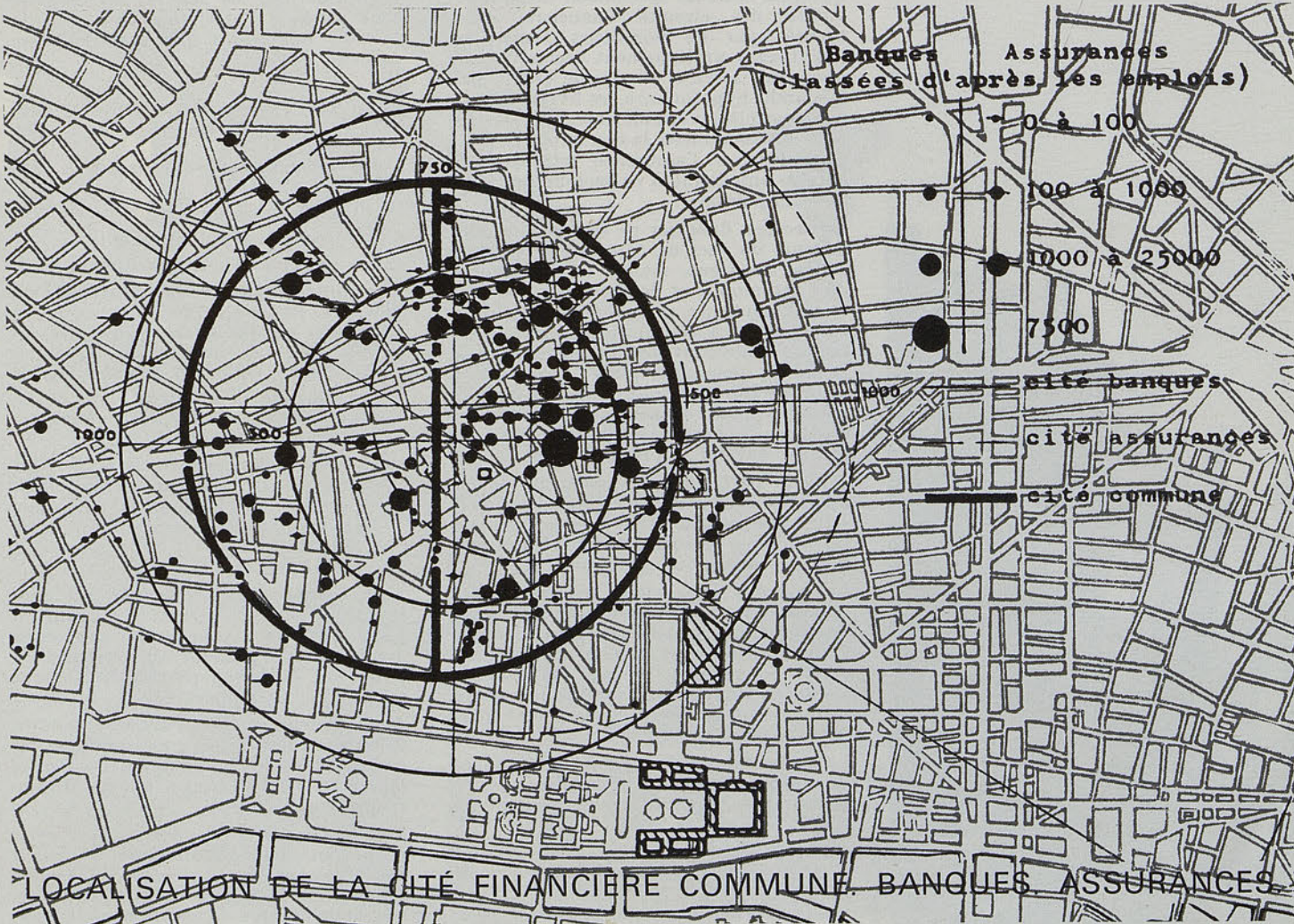
Cette concentration du secteur financier dans un même quartier de la capitale est cependant de nature à entraîner certaines difficultés.

Elle peut d'abord présenter certains inconvénients du point de vue d'un aménagement harmonieux du territoire.

La branche des banques et des assurances ne représentait en 1962 que 1,7 % de la population active totale du pays.

Ce n'est donc pas du point de vue de l'équilibre de la répartition des emplois sur l'ensemble du territoire que le rôle prédominant de Paris dans le fonctionnement du secteur financier pose les plus graves problèmes. La difficulté réside plutôt dans le monopole, sans doute excessif, des centres de décision financiers au profit de la Capitale.

Le développement économique régional implique en effet l'existence sur place de structures financières plus autonomes et plus puissantes, capables de susciter et de soutenir l'expansion des activités locales de toute nature. Mais la solution de ce problème dépend moins d'un éventuel éclatement du secteur financier concentré à Paris que d'une certaine redistribution du pouvoir dans son fonctionnement : il est évident que le montant limité en droit ou en fait des emprunts négociables sur place sans recours à la Capitale, interdit à Lyon, Marseille, Bordeaux ou toute autre ville de France, de



Document extrait de l'étude effectuée par le B.E.R.U.

jouer le rôle de Liverpool, Manchester, Hambourg, Munich, Gênes, Turin, Anvers, Rotterdam, par rapport à leurs capitales respectives.

Sans se perdre enfin dans l'analyse forcément stérile des causes initiales de la centralisation, il est certain que la concentration des centres de décision administratifs, politiques et industriels, va de pair avec celle des structures financières et qu'il ne peut être aisément porté atteinte à l'une, sans qu'il soit touché à l'autre.

Mais la vocation de Paris à devenir une grande place financière internationale susceptible de rivaliser avec ces métropoles étrangères implique la nécessité de maintenir les conditions de concentration propres au développement de ces fonctions. Ainsi, le desserrement des emplois, la déconcentration des décisions et des établissements hors de la cité, s'ils répondent à des impératifs plus généraux, ne peuvent-ils être envisagés qu'avec prudence et doivent-ils préserver les fondements professionnels d'une saine expansion des secteurs bancaires et de l'assurance.

— A l'inverse, l'insuffisante dispersion de ces deux branches à l'intérieur même

de la Capitale apparaît plus critiquable et mériterait au cours des années futures d'être progressivement atténuée.

Ces difficultés peuvent exister tout d'abord au niveau des branches elles-mêmes.

S'il est dit que dans la cité de Londres « tout doit pouvoir se faire en cinq minutes et à pied », une pareille exigence qui, dans la ville moderne, s'apparente à la revendication du luxe le plus rare, ne peut valablement exister qu'au niveau d'états-majors de très haut niveau et de nombre très réduit. Les assurances par exemple ne comptent qu'un assez faible pourcentage de cadres moyens.

On constate d'autre part que les banques de dépôts étaient plus concentrées dans la cité financière traditionnelle que ne le sont les banques d'affaires pour lesquelles les contraintes fonctionnelles invoquées pour justifier le maintien d'une forte centralisation de ce secteur ne sont pourtant pas moins puissantes.

Il est certain enfin que les nouvelles techniques de gestion et d'information et les possibilités d'introduction progressive, malgré son coût, du « télé-processing » réduisent la nécessité d'une loca-

lisation des divers établissements financiers, à proximité immédiate les uns des autres.

A l'inverse, cette concentration présente pour ces établissements des inconvénients de plus en plus marqués : difficultés de recrutement en raison du temps de trajet que la localisation dans le centre impose à un personnel recruté, surtout en ce qui concerne les catégories de travailleurs peu qualifiés, en banlieue de plus en plus lointaine et mal desservie par les moyens de communication, en particulier à l'Est ; difficultés d'extension et d'aménagement des locaux, ce qui conduit les banques et assurances à connaître fréquemment des densités d'occupation excessive ; éloignement de la clientèle potentielle à une époque où les exigences de la concurrence imposent de ne plus laisser venir cette clientèle, mais d'aller la chercher soit dans les zones résidentielles, soit dans les zones d'activités industrielles ou autres.

Mais c'est essentiellement au niveau de la ville elle-même que ce phénomène de concentration présente les inconvénients les plus marqués. Il renforce tout d'abord l'importance des migrations alternantes. A l'heure actuelle, 50 % des travailleurs

de cette branche viennent de l'extérieur et convergent en un point très limité de la capitale, y accroissant les problèmes de trafic, d'encombrement, etc. en particulier aux heures de « pointe ». L'augmentation prévue par l'I.A.U.R.P. du nombre d'emplois de cette branche évaluée à 20 % de 1965 à 1985 amènerait, si les localisations du secteur financier restent absolument inchangées, une aggravation de cette situation.

En second lieu, l'exiguïté du centre traditionnel le contraint à s'élargir en tache d'huile, surtout en direction de l'Ouest, contribuant ainsi à renforcer une tendance fondamentale que le schéma Directeur d'Aménagement de Paris s'efforce précisément de combattre, en organisant le recentrage vers l'Est des activités.

Cette expansion sur les axes privilégiés du développement spontané de l'agglomération détermine une pression sur les coûts fonciers dont la hausse paralyse les opérations d'équipement public et de construction résidentielle. Elle accentue ainsi le déséquilibre entre les diverses fonctions de la cité.

La spécialisation de certains quartiers dans ce type d'activités les conduit enfin

à ne connaître qu'une forme bien particulière d'animation, essentiellement diurne et les condamne le reste du temps à une vie très réduite et peu attrayante. Tel est le cas, par exemple, des quartiers de Gaillon dans le 2^e arrondissement, de la Chaussée d'Antin et du Faubourg Montmartre, où le secteur financier regroupait respectivement en 1962 47,35 %, 40,77 % et 40,48 % des emplois. La distinction essentielle à cet égard s'établit entre les activités d'encadrement et de décision qui devront dans la mesure du possible rester concentrées dans l'actuelle cité financière de Paris, et les activités de gestion et les services secondaires qui peuvent connaître une implantation nettement plus diversifiée. Ce clivage entre les fonctions recoupe celui que le Schéma Directeur établit entre deux grandes aires urbaines : celle du centre dont le caractère historique réclame le maintien de fonctions de haute qualité susceptibles de s'y intégrer harmonieusement ; celle des quartiers périphériques qui se prêtent au contraire à une restructuration plus profonde et, par suite, à l'implantation d'établissements modernes.

Décidée elle aussi par le Schéma Directeur et consistant à créer des structures

d'accueil destinées à l'implantation d'activités tertiaires de haut niveau, la politique des Pôles est susceptible de répondre aux besoins du secteur tertiaire. En effet les Banques et les Assurances ressentent la nécessité de moderniser leur installations, leurs équipements, leur système de gestion, actions qu'elles ne peuvent entreprendre faute de place dans le centre traditionnel des affaires. La situation de ces pôles aux principaux terminus des voies ferrées permettrait en outre au secteur bancaire d'améliorer ses services vis-à-vis de la clientèle des zones périphériques de l'agglomération.

Plusieurs grandes banques envisagent d'ailleurs la projection des structures de province sur la région parisienne. Dans ces conditions, il n'est pas exclu de préconiser une installation de ces organismes dans les pôles et de favoriser ainsi l'irrigation bancaire, tant des arrondissements périphériques de Paris que de la couronne dense des communes de banlieue.

Cette redistribution des activités financières à l'intérieur de l'agglomération contribuerait au recentrage vers l'Est des emplois et de l'animation, indispensable à l'avenir de Paris.

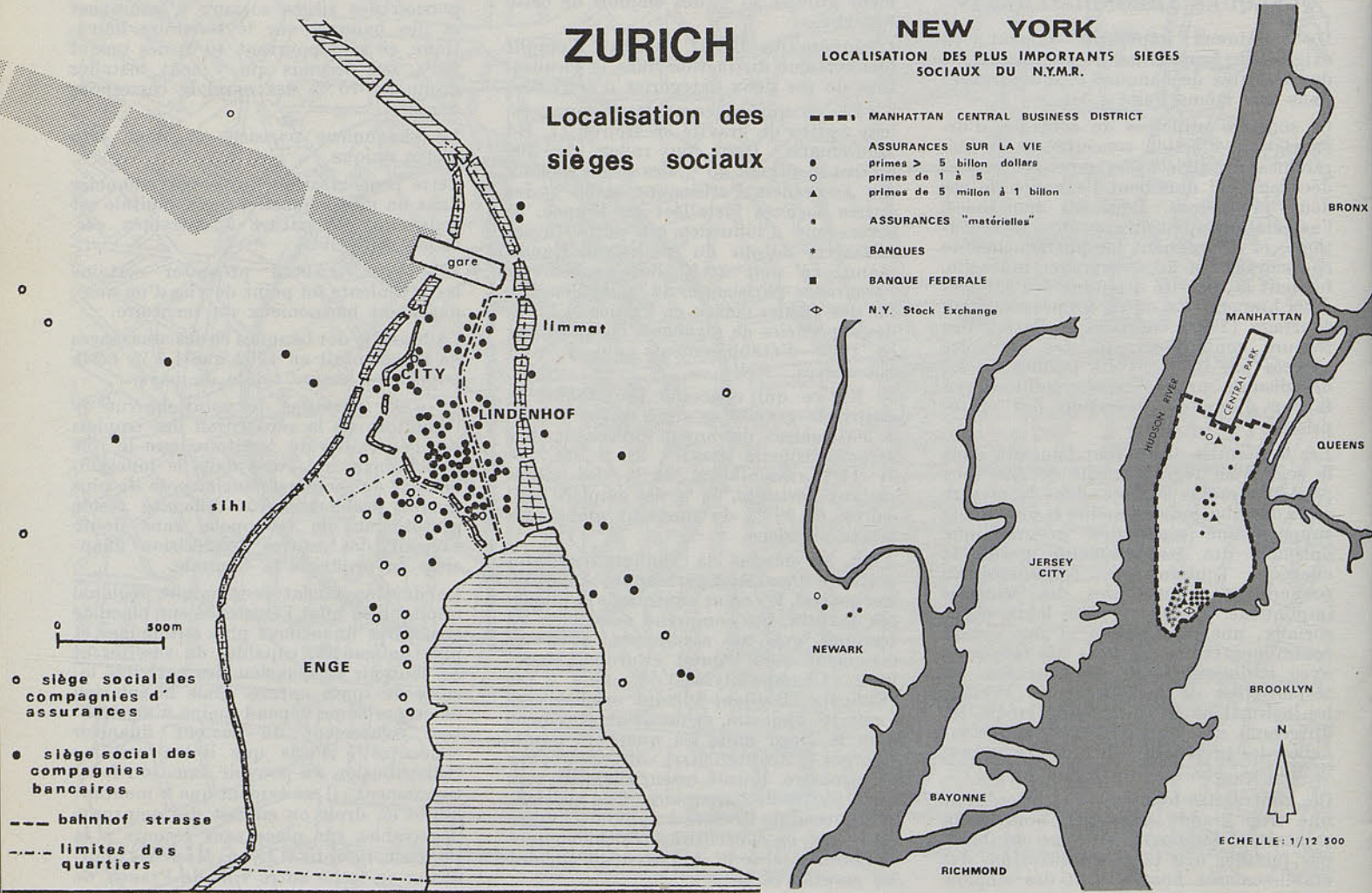


Photo Jorge Calle



LA CIRCULATION EN 1990

étude comparée de voies nouvelles

La circulation dans la Capitale est un problème crucial. Cette affirmation ne peut surprendre car elle ne fait qu'énoncer une réalité ressentie chaque jour davantage. Les données sont simples.

Paris compte :

- un million de véhicules ;
- 220.000 places de stationnement autorisé le long de 1.100 kilomètres de voirie ;
- 250.000 places dans les parkings publics et privés.

Dès lors on comprend que 500.000 véhicules doivent stationner soit hors de Paris, soit dans les cours d'immeubles ou de façon illégale le long des trottoirs. A cet égard une constatation est parlante ; sur un parcours de 700 mètres de voies unilatérales, un contractuel surveille 100 places réglementaires et un nombre égal de places interdites.

L'acuité du problème est renforcée par le fait que chaque matin 800.000 banlieusards viennent travailler à Paris. Entre 10 % et 15 % d'entre eux utilisent une automobile. Or ce seul pourcentage porte au point de saturation le trafic parisien.

D'années en années, la circulation dans la Capitale devient plus difficile. Au rythme actuel de croissance du trafic (4 % par an) Paris sera totalement congestionné avant vingt ans.

Dans le centre de Paris, malgré un effort exceptionnel en faveur des transports en commun, afin qu'ils assurent toujours 90 % des déplacements, il faut prévoir une augmentation de 40 % du trafic depuis 1964. Dans ces conditions la vitesse moyenne de parcours sera inférieure à celle du piéton (3 km/heure).

Ainsi, sauf intervention de mesures draconiennes, qui limiteraient le trafic automobile à moins de 10 % des déplacements — ce qui serait alors un handicap sérieux pour le caractère attractif de Paris dans tous les domaines — la création de voies rapides constitue le seul remède pour assurer l'écoulement de ce trafic dans de bonnes conditions.

Plusieurs situations sont concevables. On peut en effet construire les voies rapides prévues au Schéma Directeur, soit dans leur totalité soit en partie. Ainsi, les hypothèses ci-dessous sont susceptibles d'être envisagées :

- La première, la plus modeste, comprend la voirie actuelle à laquelle s'ajoutent les voies sur berges et le boulevard périphérique achevés.
- La deuxième retient l'hypothèse précédente en y ajoutant un axe Nord-Sud et la radiale Vercingétorix.
- La troisième complète la précédente en y greffant une liaison rapide à travers les 14, 15 et 16^e arrondissements et une voie de

transit Nord à travers les 9^e et 10^e arrondissement, ainsi que les radiales Denfert et Bagnolet.

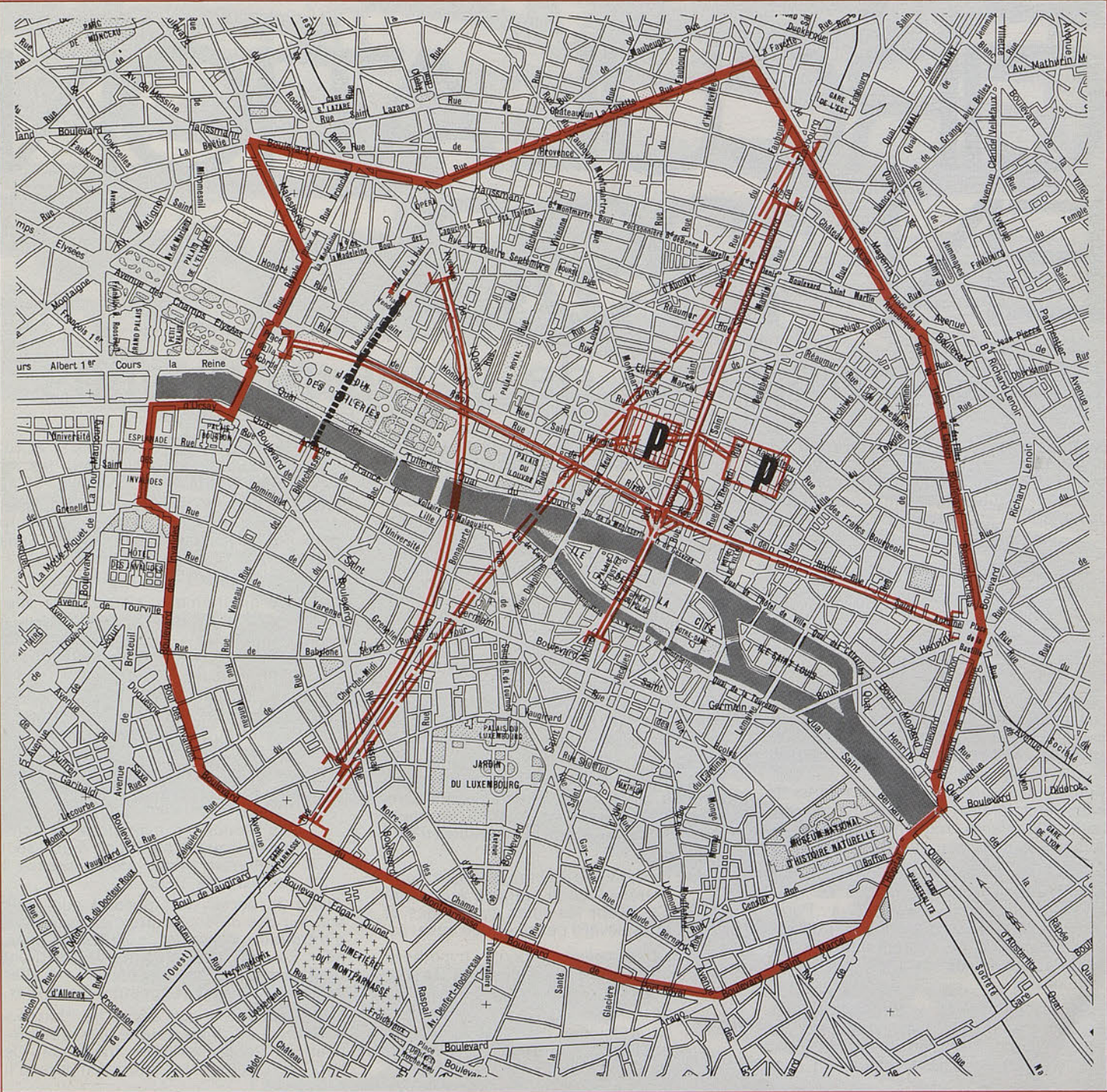
Les hypothèses suivantes introduisent des projets qui ne sont pas, à l'heure actuelle, envisagés explicitement dans le cadre du Schéma Directeur.

Reprenant la deuxième hypothèse :

- la quatrième y ajoute trois souterrains à grande profondeur à double sens et à forte capacité (3.100 véhicules par heure et par sens) ;
- l'un allant de la gare Montparnasse à l'Opéra,
- un autre allant de la Bastille à la Concorde,
- le troisième partant de la place Saint-Michel et arrivant à la gare de l'Est.
- La cinquième hypothèse ne comporte que l'addition d'un seul souterrain reliant Montparnasse à la Gare de l'Est.

Avant de porter un jugement quel qu'il soit sur ces différents projets, il convient d'introduire la notion de « taux de charge ». En effet, ces voies rapides n'auront d'efficacité que dans la mesure où elles ne seront pas trop fréquemment saturées.

Nous entendons par « taux de charge » le rapport du débit horaire des automobiles au débit maximum théorique. Ce taux (C) indique la saturation lorsqu'il est égal à 1.



Hypothèses n° 4 et 5

- souterrains hypothèse n° 4
- - - souterrain hypothèse n° 5



Le tableau ci-dessous donne à cet égard quelques indications.

Taux de charge	Etat de la circulation
0,40	Fluide
0,60	Normal
0,80	Chargé
1,00	Très chargé
1,30	Saturé
	Bouché

(Il n'est pas besoin de rappeler qu'à ce «taux de charge» est liée la vitesse. Plus le premier est élevé moins la seconde est grande.)

Grâce à certains modèles mathématiques il a été possible d'effectuer différentes prévisions concernant les hypothèses envisagées précédemment. Ces prévisions concernent l'année 1990.

Il est possible notamment de définir un coefficient de charge moyenne pour la zone.

Article rédigé à partir de l'étude de M. Luc Tessier.

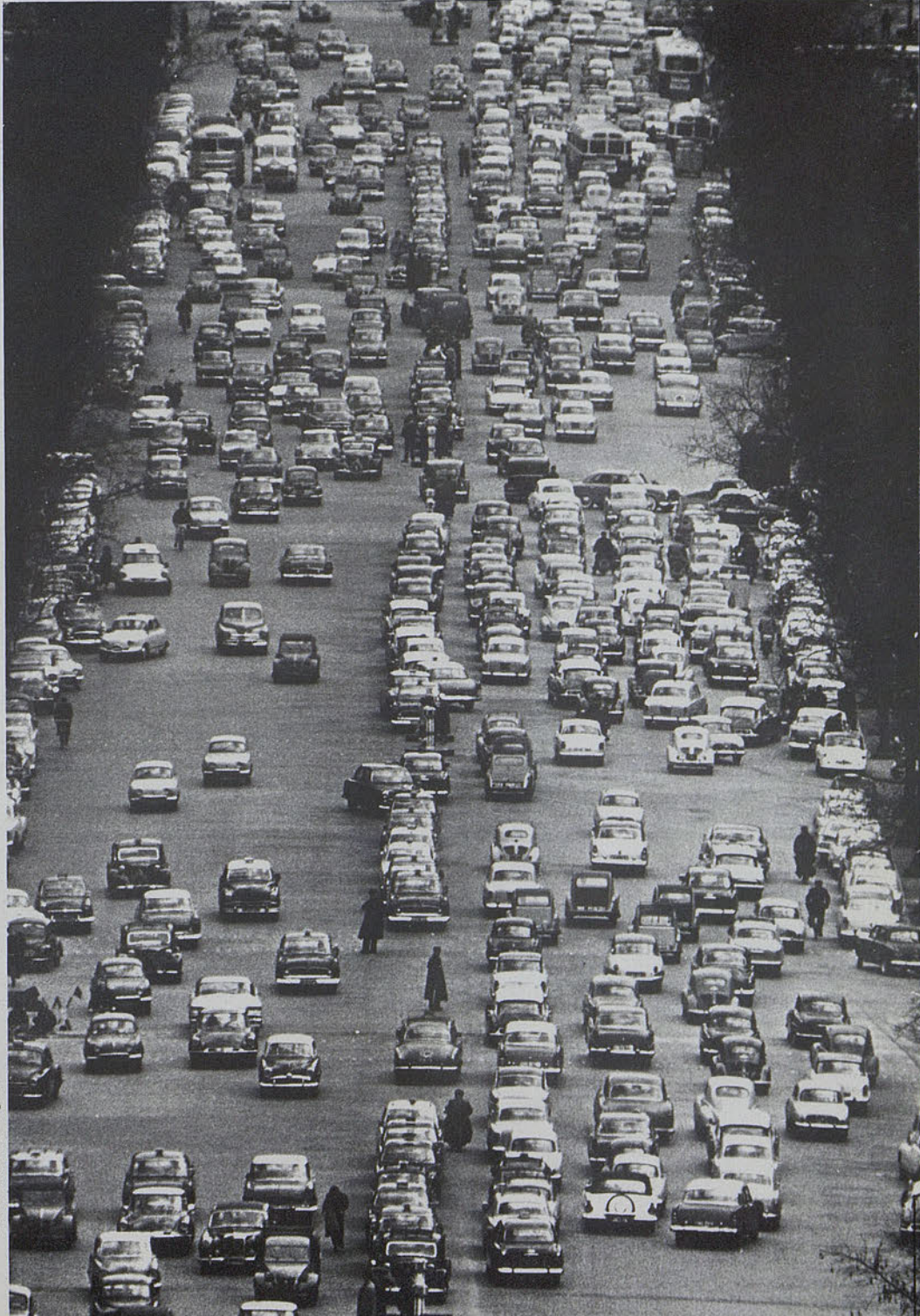
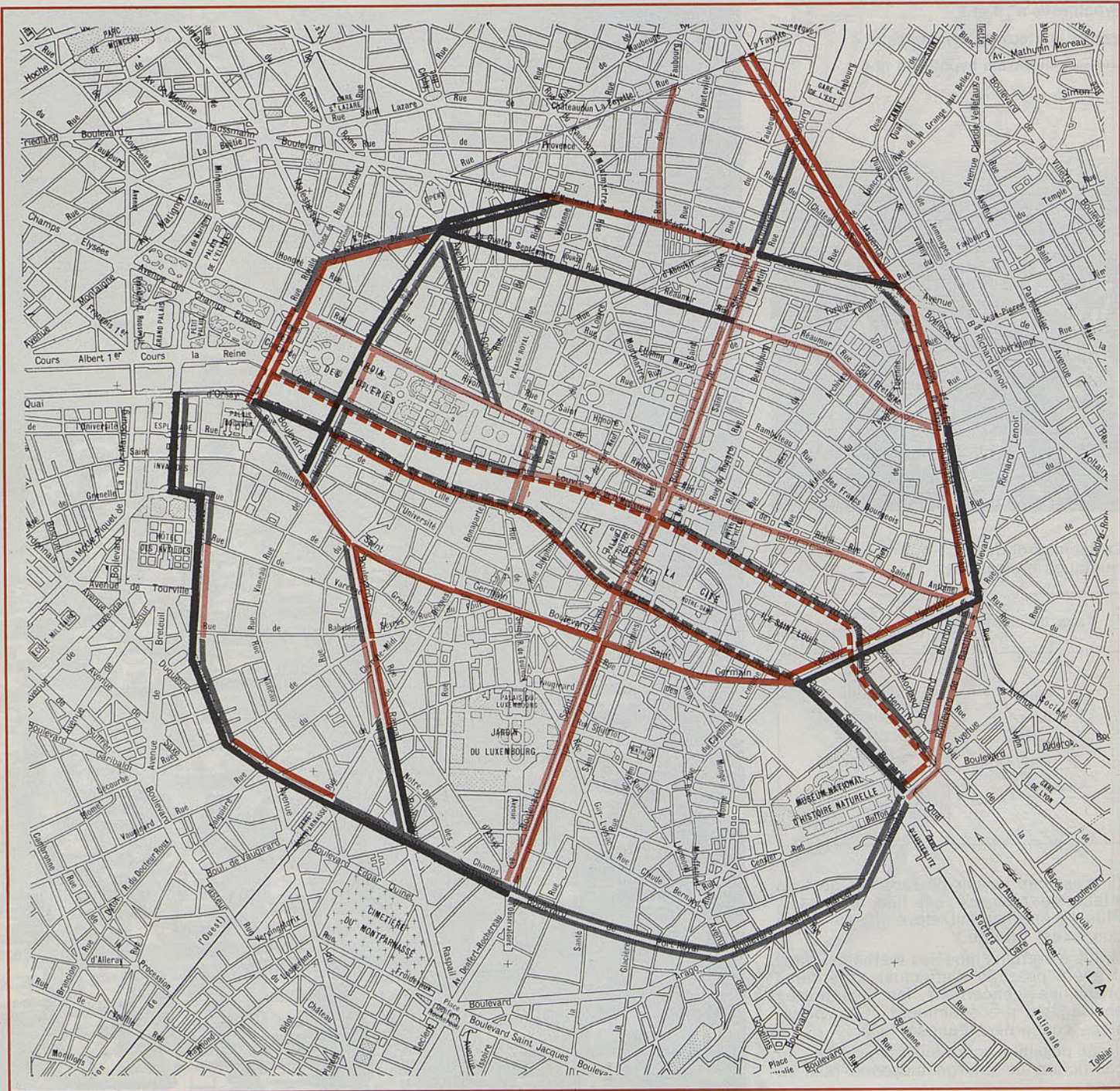
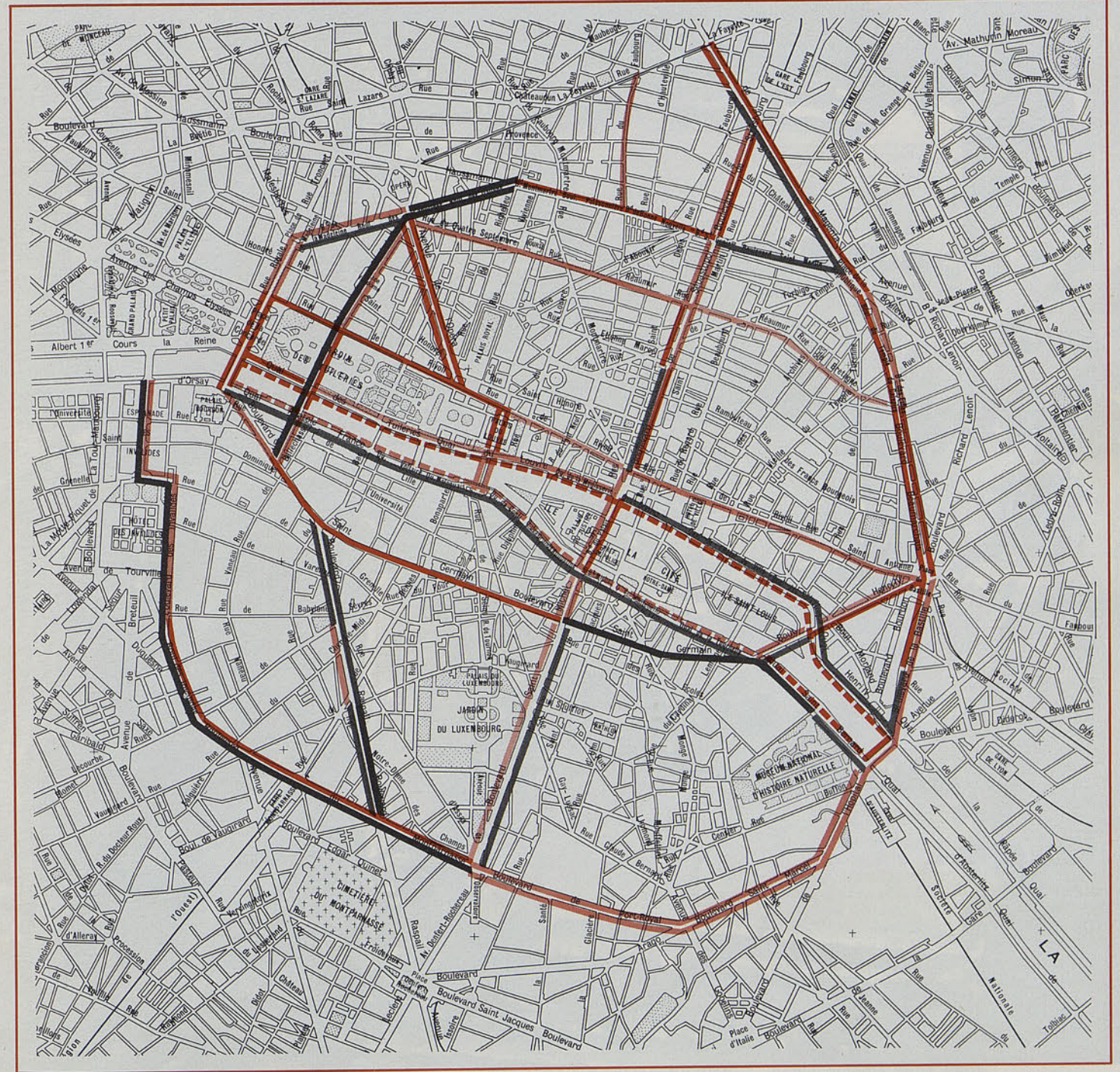


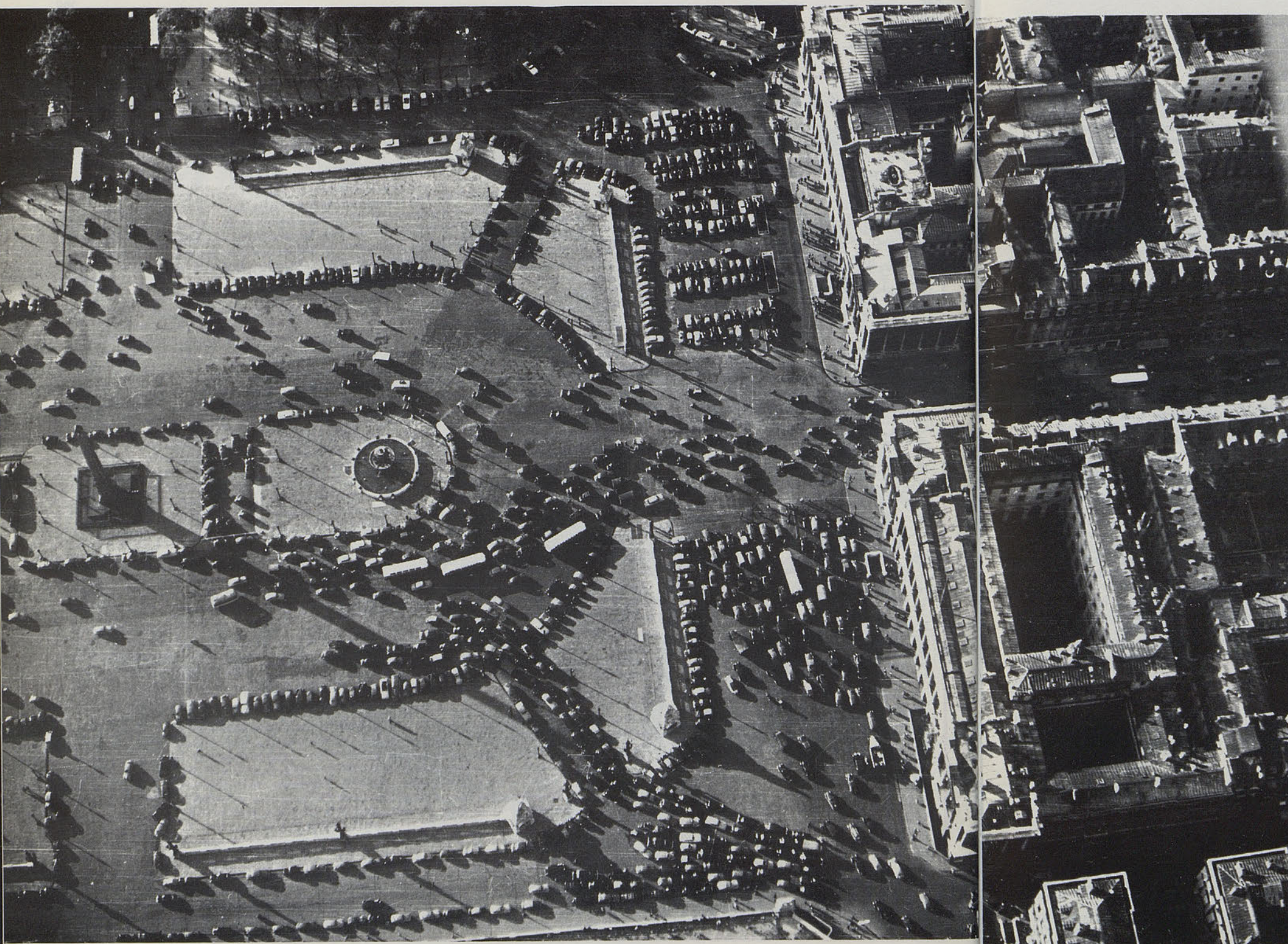
Photo Belseron-Raplo.

Degré
d'amélioration
créée
par
l'utilisation
des souterrains
de l'hypothèse
n° 4



Degré
d'amélioration
créée
par
l'utilisation
du souterrain
de l'hypothèse
n° 5





Centre (Rive gauche + Rive droite)			Centre Rive droite
	CHARGE	VITESSE	CHARGE
Hypothèse 1	1,05	3 km / h	1,14
- 2	0,92	9	0,98
- 3	0,81	14	0,90
- 4	0,79	16	0,75
- 5	0,87	11	0,88

On remarque que le centre rive droite sera totalement paralysé si aucune amélioration n'intervient. De plus, on constate que quelle que soit l'hypothèse envisagée, le centre rive droite sera plus chargé que le centre rive gauche de 15 % sauf dans les hypothèses 4 et 5 qui favorisent la rive droite.

Les cinq hypothèses affectent différemment le trafic parisien.

Le centre rive droite étant très peu pourvu d'artères Nord-Sud, l'intérêt de l'axe Nord-Sud est double :

- Tout d'abord, il prend en charge d'importants flux Nord-Sud dans des conditions satisfaisantes.
- Par là-même, il soulage les artères actuellement saturées qui lui sont parallèles.

Par contre l'utilité de cet axe est moindre lorsque l'on considère la rive gauche. Les liaisons à travers les 14^e et 15^e arrondissements déchargeant les boulevards Est-Ouest, cela ne lui confère qu'un rôle secondaire.

Quant à la construction de souterrains (hypothèses 4 et 5), elle déchargerait le trafic de façon sensible sur la rive droite.

En effet, le kilométrage total des souterrains rive droite est largement supérieur à celui de la rive gauche, que ce soit dans les hypothèses 4 ou 5.

A l'inverse, sur la rive gauche, ces souterrains n'offrent que peu d'intérêt car l'avantage qu'ils seraient en mesure d'apporter en décongestionnant la voirie voisine se trouve annihilé par la saturation

qu'ils provoquent à leurs jonctions avec la voirie secondaire.

Quelques pourcentages indiquent l'amélioration due à la construction de ces souterrains :

- dans l'hypothèse 5 elle diminuerait de 6 % le nombre des véhicules sur la voirie de surface.
- dans l'hypothèse 4 cette diminution serait de 13 %, mais ces allègements s'accompagnent d'une concentration de trafic aux abords des extrémités, ce qui diminue leur intérêt.

Devant de telles perspectives il est difficile de se montrer optimiste.

La construction de voies rapides ne laisse pas entrevoir d'améliorations notables affectant la circulation dans Paris. Tout juste peut-on dire que pour conserver la possibilité à 10 % des déplacements de s'effectuer en automobile sans charger le réseau des rues de Paris plus qu'il ne l'est actuellement et en permettant au contraire une certaine remise en ordre du trafic par des réservations de voies ou de rues à la circulation des piétons ou des transports en commun, il faut compléter le réseau actuel par un réseau de voies rapides comprenant certainement l'axe Nord-Sud, mais aussi d'autres voies de pénétration en surface ou en sous-sol.

Il est évident que seule une politique fermement orientée vers l'adoption massive des transports en commun permettrait de résoudre en partie le problème de l'accroissement massif et inévitable des déplacements dans Paris.

BIBLIOGRAPHIE



L'espace social de la Ville

Problème de Sociologie
appliqué
à l'aménagement urbain.

Raymond LEDRUT
éditions anthropos Paris
359 pages

Cet ouvrage écrit par M. R. Ledrut, professeur de sociologie à la faculté des lettres et sciences humaines de Toulouse porte plus spécialement sur la ville de Toulouse. Si l'on est tenté de lui trouver un caractère avant tout monographique, le but de l'auteur est en fait plus vaste puisqu'il s'agit pour lui d'étudier l'aménagement global de l'espace dans les grands ensembles et les villes en général à partir d'un exemple : celui de Toulouse.

Les mutations provoquées par l'industrialisation croissante des sociétés ont conduit à une urbanisation si poussée que la ville de nos jours se détermine de moins en moins par et dans sa relation avec la campagne et de plus en plus par rapport à elle-même.

Ces mutations morphologiques, conséquences de l'urbanisation, déterminent elles-mêmes des transformations d'ordre collectif, social, culturel. C'est ici le thème que l'auteur s'efforce de développer tout au long de cet ouvrage.

A une époque où le laisser-faire n'apparaît ni possible ni souhaitable, il convient d'avoir recours à un nouveau mode de régulation de l'existence spatiale des collectivités. Ce nouveau mode de régulation a pour nom l'aménagement. Celui-ci est une œuvre continue qui consiste en fait à organiser le changement : « il s'agit plus de faire l'avenir que de le prévoir ». Tels sont les termes de M. Ledrut. Cet aménagement urbain doit tendre vers un optimum qui sera le parfait ajustement ou l'adaptation des parties sociales de la ville ».

Après avoir fait une rapide analyse des différentes transformations qui ont affecté cette ville — croissance démographique (20,4 % de 1954 à 1962, développement des quartiers périphériques) — et après avoir

défini les grandes lignes de planification urbaine Toulousaine, M. Ledrut consacre la 1^{re} partie de son ouvrage à l'étude des grands ensembles de Toulouse. Si le contenu de cette étude est intéressant, mais il va de soi fort spécifique, la démarche qu'il a suivie présente un intérêt incontestable en tant que démarche sociologique.

Clairement représentée, l'enquête fort détaillée et illustrée d'un nombre très important de tableaux et de graphiques, ne laisse aucun élément dans l'ombre. Suivant par là la méthode prônée par Georges Gurvitch (dont il fut un des collaborateurs) dans ce qu'il appelait « la sociologie en profondeur », M. Ledrut effectue son analyse suivant différents paliers en profondeur qui le conduisent du « plus accessible au moins accessible ». En effet partant d'une étude qui vise à donner les caractéristiques tant sur l'âge des habitants que sur leur structure sociale, sur la dimension des ménages, etc., l'auteur est conduit à s'interroger sur les relations sociales et les organisations dans ces grands ensembles. Les résultats révélés par ces enquêtes sont très significatifs car ils permettent d'évaluer le degré « d'ajustement » de la population à ce style d'habitat. Plusieurs de ces résultats vont à l'encontre des idées toutes faites attribuées aux grands ensembles car il est démontré que le temps exerce une action plus caractéristique que la nature de l'habitat sur la formation des relations sociales.

Quant à la pression sociale, on voit que ce n'est pas la réunion dans de grands ensembles ou le rassemblement dans des ensembles d'habitations très denses qui exercent l'effet le plus défavorable pour l'indépendance personnelle mais le manque d'isolement du logement dans l'immeuble et dans l'ensemble, prouvant par là que le rôle essentiel est joué par l'aménagement de la cellule d'habitation.

Une démarche analogue est suivie par l'auteur lorsqu'il étudie la vie des quartiers de Toulouse et les relations de leurs habitants avec le centre de la ville. La conclusion à laquelle M. Ledrut aboutit est bien le signe d'une évolution importante : malgré son importance dans la vie quotidienne, la réalité d'un quartier manque de force, sa signification tend de plus en plus à devenir instrumentale et mécanique car il n'y a plus de « communauté locale » de quartier.

M. Ledrut se livre ensuite à une étude sur la décentralisation des équipements urbains en se fondant sur l'exemple de la décentralisation du bureau payeur de la caisse primaire de Sécurité Sociale de Haute-Garonne. La démarche méthodologique est moins rigoureuse que précédemment (l'auteur s'en explique lui-même) et permet de conclure qu'il ne suffit pas de faire éclater une organisation centrale pour réussir une décentralisation car tout un ensemble de conditions intervient.

De ces différentes études M. Ledrut tire des conclusions plus générales sur l'aménagement de l'espace urbain. Contrairement au passé, la ville moderne est composée d'une multitude de types de groupements intermédiaires entre la collectivité urbaine et l'individu mais aucun n'assume un rôle social fondamental sur le plan urbain.

Ainsi l'individu et le voisinage sont plus intégrés à la société globale qu'à la société urbaine. C'est donc une rupture avec le passé.

D'autre part la ville est réduite petit à petit à un ensemble de commodités utilisées par la population, commodités qui lui confèrent un fonctionnement de caractère mécanique. Or celui-ci tend à abolir la totalité urbaine, c'est-à-dire la ville comme phénomène social total. En effet un bon fonctionnement urbain exige une composition homogène et des relations organiques.

Ainsi l'aménagement urbain ne sera possible que si de nouvelles formes de la vie collective, adaptées à la société nouvelle, apparaissent.

Paris: Présentation d'une Capitale

P. GEORGE
La documentation française
49 pages — n° 3463

L'étude de M. le Professeur P. George est une mise au point et une récapitulation d'un certain nombre de faits et de données souvent mal connues.

Traitant tout d'abord du « Phénomène Parisien », l'auteur met l'accent sur la concentration particu-

lièrement accusée dans la capitale française puisque 1/6 de la population nationale s'y rassemble. L'explication en est simple : Paris étant une Capitale politique, par une sorte d'effet cumulatif tout ce qui touche de près ou de loin au pouvoir ou à la vie politique (information, presse, partis politiques, sièges des diverses organisations, etc.) se regroupe dans la Capitale.

Si d'autres pays connaissent une certaine concentration, c'est à un degré moindre. Seule la Randstad Holland s'apparente au phénomène parisien en groupant 1/4 de la population des Pays-Bas.

Peut-on attribuer d'autres causes à cette concentration ? L'auteur pense qu'on peut les trouver dans un certain déterminisme géographique, dans un héritage lointain dans les circonstances de la révolution industrielle et aussi dans une attitude psychologique qui associe Paris et promotion.

Après avoir montré à quel point le nom de Paris comporte une ambiguïté croissante par le fait qu'il recouvre une réalité disparate et fragmentée, M. P. George présente Paris sous son aspect démographique.

La révolution démographique du XIX^e siècle a eu pour conséquence de faire absorber par Paris, en un demi-siècle, plusieurs millions de provinciaux (surtout des jeunes). Ainsi quatre habitants sur dix de l'agglomération parisienne sont nés en Province.

Si au XIX^e siècle cette immigration se faisait à partir des départements limitrophes, il est loin d'en être de même aujourd'hui. Ce phénomène est inséparable de l'attraction professionnelle exercée par l'agglomération parisienne et par l'effet mobilisateur joué par les différences de salaires enregistrées.

Il est à noter que l'Ouest demeure encore la principale région de recrutement de la population parisienne. Par cet apport d'éléments jeunes on serait tenté de déduire que le taux de fécondité parisien est élevé. Il n'en est rien.

Par rapport au taux national, le taux de natalité est inférieur à Paris et dans la proche banlieue, alors qu'il est largement supérieur dans la banlieue plus éloignée.

En ce qui concerne le taux de mortalité à Paris, il est inférieur d'un point et demi au taux national et il reste

inférieur pour la banlieue proche comme pour la banlieue éloignée.

Un fait est à noter : Paris concilie un taux de vieillesse élevé et un taux relativement faible de mortalité.

Quant au taux d'activité professionnelle il est très élevé puisque sur un peu plus de 5 millions de personnes d'âge actif 4 millions exercent une activité professionnelle. Il est à remarquer que le taux d'activité atteint 60 % pour les jeunes alors qu'au niveau national il est de 44 %. Cette importance numérique est liée à la prolifération des activités tertiaires. En effet les emplois de bureau et de magasins représentent pour les hommes 50 % des emplois et 58 % pour les femmes. En y ajoutant le personnel de Service on atteint pour les femmes 73 % d'occupations extérieures à l'industrie.

La majeure partie des activités tertiaires est concentrée dans un certain nombre de quartiers de l'agglomération qui se trouvent surchargés aux heures de travail mais qui ne peuvent assurer le logement. Ainsi, alors que pour la majorité des ouvriers lieu de travail et lieu de résidence sont proches, pour la quasi totalité du personnel du secteur tertiaire ces lieux sont très souvent fort éloignés.

Toutes ces données conduisent à déterminer un certain nombre de grandes unités dans l'agglomération parisienne : quartiers dits fonctionnels et quartiers dits résidentiels. Cette différenciation se retrouve aussi au niveau de la banlieue.

Paris: un héritage culturel et monumental

P. FRANCASTEL
La documentation française
58 pages — n° 3483

Rejetant la conception selon laquelle la ville serait assimilable à un organisme humain (ceci comporterait la notion de déterminisme et de finalité absolue), M. Francastel propose plutôt de reconstituer pour chacun des monuments du passé les rapports véritables qui ont existé à chaque étape entre l'œuvre et le milieu humain, soulignant ainsi le

fait qu'aucun « terroir » ne possède par lui-même une sorte de puissance de détermination.

Le problème pour la génération actuelle n'est pas de s'approprier un héritage mais plutôt de savoir si elle est capable d'ajouter à son tour de nouvelles valeurs aux valeurs culturelles du passé sans ignorer les expériences des générations précédentes.

Paris n'est pas une œuvre de la nature mais une œuvre de l'homme. En tant que telle cette ville a rempli plusieurs fonctions.

A l'oppidum gaulois abrité dans l'île, à la fois point stratégique et marché local, a succédé la ville romaine avec ses monuments publics, ses temples, ses bains, ses quartiers résidentiels, ses artisans, ses marchands, ses nautes. Ensuite les groupes locaux dressés contre des barbares se sont repliés dans l'île jusqu'au jour où l'établissement des Francs de Clovis a créé de nouvelles conditions d'organisation.

De Clovis aux Capétiens non seulement les dimensions de la ville changent mais on assiste à une plus grande complexité des activités.

A la fin du XII^e siècle apparaît le style gothique, transformant les données anciennes. Le principe fondamental de l'urbanisme gothique est d'être non seulement communautaire mais aussi relationnel. La ville gothique est donc conçue non en fonction de la résidence mais en fonction de l'efficacité et de la participation. Chacun des trois principaux groupes d'individus rassemblés sur le territoire de Paris va développer certaines formes d'urbanisme. Les seigneurs ont créé « l'hôtel », les clercs ont créé les « collèges » et commandé le développement architectural de leur temps, les bourgeois ont déterminé pour un long avenir le partage en zones d'occupation différenciée.

A cet âge des « communautés urbaines » succédera celui « du corps social hiérarchisé ». Trois siècles seront nécessaires pour que s'accomplisse cette évolution. Paris va prendre sa dimension de « ville représentative » et va s'étendre. Trois étapes marqueront le XVI^e siècle et détermineront pour plusieurs siècles un certain nombre de traits encore familiers : la transformation du Louvre, la transformation du style et de la disposition des hôtels, enfin la réorganisation du cadastre Parisien. Le développement de Paris

se poursuit ainsi jusqu'au milieu du XVIII^e siècle suivant un rythme régulier par l'élargissement progressif d'un périmètre conditionné par des fortifications.

Quant au XIX^e siècle il est marqué par des grands travaux d'Haussmann qui furent exécutés en à peine quinze ans et qui transformèrent profondément la Capitale.

L'aperçu donné dans ces quelques lignes reflète bien mal le raffinement de l'essai de M. Francastel. L'objet de cette étude, selon son auteur, est « de montrer le lien qui a uni sans cesse les hommes et une ville qu'ils ont modelée et remodelée sur un même sol depuis deux mille ans d'histoire en s'adaptant toujours, à la fois aux limites fixées par la nature et aux principes théoriques empiriquement dégagés en fonction d'équilibres politiques, sociaux et technologiques nécessairement remis en cause ».

Paris: le Problème des Transports

P. MERLIN
La documentation française
102 pages — n° 3517-3518

C'est à un problème aigu auquel M. Merlin consacre son étude puisqu'il traite du problème des transports à Paris et dans la région parisienne.

Non seulement ce problème est très important en lui-même mais il conditionne les solutions d'autres problèmes qui viennent se greffer à celui des transports.

Près de trois millions de personnes utilisent chaque jour, dans la région parisienne, un moyen de transport pour aller de chez elles à leur lieu de travail. Pour ne donner qu'un chiffre significatif on a pu calculer qu'au total, pour chaque année, les parisiens passent plus de 3 milliards d'heures dans leurs déplacements.

Après avoir passé en revue la voirie ainsi que les moyens de transport tant individuels que collectifs en soulignant l'influence qu'ils avaient eu sur l'extension des villes, M. Merlin examine le phénomène des

BIBLIOGRAPHIE

migrations alternantes et le comportement des usagers. Ces migrations jouent un rôle particulièrement important par leur concentration dans le temps et dans l'espace et par leur caractère répétitif et très contraignant.

Pour se rendre compte de leur ampleur il n'est qu'à regarder les distorsions qui apparaissent dans le rapport entre l'emploi offert dans un secteur géographique et la population active résidant dans ce secteur. Ces distorsions sont cause de 70 % du total des temps de déplacement.

Ces migrations affectent différemment les diverses catégories socio-professionnelles : les non salariés se déplacent peu alors que les « cols blancs » se déplacent énormément.

Quant à la longueur et la durée des déplacements ils sont étudiés à l'aide de nombreux tableaux et cartes qui tiennent compte des transports utilisés. Toutes ces enquêtes font ressortir des chiffres particulièrement frappants concernant les temps de trajet.

L'importance du phénomène de pointe est elle aussi étudiée. On remarque que ces pointes varient d'un moyen de transport à l'autre, la concentration apparaissant beau-

coup plus forte pour les utilisateurs de transports en commun que pour ceux des transports individuels.

A la suite de ces constatations M. Merlin est amené à dégager la notion de coût généralisé du déplacement, celui-ci se calcule en fonction de la dépense monétaire, du temps perdu et des éléments d'inconfort. On peut ainsi établir des courbes représentant la proportion d'usagers choisissant un moyen de transport en fonction de la différence de coût généralisé entre deux moyens de transport possibles.

M. Merlin ne se contente pas d'étudier les déplacements occasionnés par ces migrations alternantes mais aussi ceux qui sont dus aussi bien aux loisirs, aux achats, aux affaires et qui viennent grossir les effectifs des transports et plus particulièrement celui des transports individuels.

On remarque que les déplacements d'affaires sont concentrés dans l'espace mais beaucoup moins dans le temps alors que la remarque contraire s'impose pour les déplacements de loisirs.

Après avoir traité du coût des transports M. Merlin traite de l'utilisation

des différents moyens de transport tant individuels que collectifs. Cette partie est illustrée par de nombreux tableaux et figures qu'il est intéressant de consulter.

Toute cette étude débouche sur l'évolution future des besoins. Posant comme hypothèse la croissance démographique de la région de Paris (15 millions d'habitants à la fin du siècle) et l'élévation du niveau de vie, l'auteur s'interroge sur les répercussions de ces deux éléments sur les transports.

Devant la croissance des besoins dont il est possible de prévoir qu'elle fera plus que doubler, l'auteur part à la recherche de solutions techniques allant de la voiture banalisée au tube sous vide en passant par les taxis collectifs, l'aérotrain et l'hélicoptère.

Après avoir insisté sur l'influence des transports dans la croissance de la banlieue, M. Merlin tire de son étude des conclusions pessimistes tout en soulignant que, quelles que soient les solutions adoptées, elles engageront l'avenir pour plusieurs décennies sur le plan des transports et pour plusieurs siècles sur celui du cadre de la vie des parisiens.