

LES HALLES VILLES INTÉRIEURES *INTERIOR CITIES*

projet et études SEURA Architectes – 2003-2007 // *SEURA Architects project and surveys – 2003-2007*

Florence Bougnoux / Jean-Marc Fritz / David Mangin

Éditions Parenthèses

SOMMAIRE / CONTENTS

préface

11

preface

une infra-architecture

15

infra-architecture

1 – une histoire

1137-1971 : les marchés, les halles centrales, la rénovation

35

1 – a history

1137-1971 : the markets, the central markets, the renovation

2 – un site

1971-1987 : un monument d'infra-architecture

47

2 – a site

1971-1987 : an infra-architecture monument

3 – un projet

2003-2004 : l'étude de définition SEURA

81

3 – a project

2003-2004 : SEURA pre-feasibility study

4 – les études

2005-2007 : work-in-progress

119

4 – the surveys

2005-2007 : work-in-progress

bibliographie

179

bibliography



Objet de toutes les passions et de tous les malentendus, les Halles, tout le monde connaît ou croit connaître. Chacun ses Halles, générations les Halles. Sédimentation de mémoires collectives et de souvenirs personnels.

Chance nous a été donnée de mieux comprendre cet organisme, où s'imbriquent échangeur d'autoroute et tubes de RER, piscine et mail commercial, jardins et multiplex, banlieues et capitale... Si la ville sur la ville existe, c'est bien dans ce nœud. Si la ville sous la ville fonctionne, c'est bien parce que cet urbanisme sous dalle fonctionne dans le bon ordre de superposition des fonctions – transport/activités/surface – et qu'il est accessible et irrigué par sept portes en rez-de-ville. Un monument d'infra-architecture.

Intervenir aux Halles est donc chose complexe, avec des points d'équilibre fragiles, et des contraintes innombrables...

«Faire avec» le dessous des Halles : c'est s'immerger, mais aussi émerger là où cela donne sens et orientation ; créer de nouvelles synergies, des projets d'espaces publics, d'infrastructures, d'objets, d'émergences... On l'affirmait déjà en 2004, on le vérifie chaque jour depuis : la *tabula rasa* est une façon de penser les Halles – ou de les détruire. «Faire avec» en est une autre.

Cela n'empêche pas de transformer le site et de changer la vision que nous en avons, de construire de nouvelles voies, de nouveaux parcours, de nouveaux objets. Cela suppose seulement un préalable : comprendre les Halles pour ce qu'elles sont devenues depuis 1979 : une machine à échanger des regards, des marchandises, des images, des fantasmes.

Une partie de chaises musicales où selon ses horaires, origines et destinations, qui va à la chasse perd sa place et la retrouvera un peu plus tard.

Travail d'horloger, «work-in-progress» 2003-2007 ; en attendant 2008-2013.

The object of much passion and of many misunderstandings, les Halles is a place everybody knows or believes they know, each has their own interpretation of les Halles, it is a place where memories and personal souvenirs collect.

The chance has been given to us to better our understanding of this organism, where we see the imbrication of the interchange of the motorway and the “tubes” of the RER, the swimming pool and the commercial centre, the gardens and the multiplex, the suburbs and the capital city... If the city on top of the city exists, it is in this node. If the city beneath the city functions, it is clearly because of the successful superimposition of the functions within this urban development on slab–transport/activities/surface–and that it is accessible and irrigated by its seven entrances at city level. It is an infra-architecture monument.

To interfere in les Halles is thus a complex topic, with a fragile balance and numerous constraints...

To “make do with” the underground of les Halles is to be immersed, but also to emerge where it makes sense and helps orientation; create new synergies, projects of public spaces, of infrastructures, of objects, of emerging structures... It has already been affirmed in 2004 and has been verified every day since: the clean slate is one way to consider–or to destroy–les Halles, to “make do with” is yet another.

This does not prevent the transforming of the site and changing the vision that we already have, to construct new paths, new roads or new objects. There is only one prerequisite: to understand les Halles for what it has become since 1979, a machine to exchange looks, merchandise, images, fantasies.

A game of musical chairs where depending on what time it is, he who gets up loses their place and recuperates it a little later.

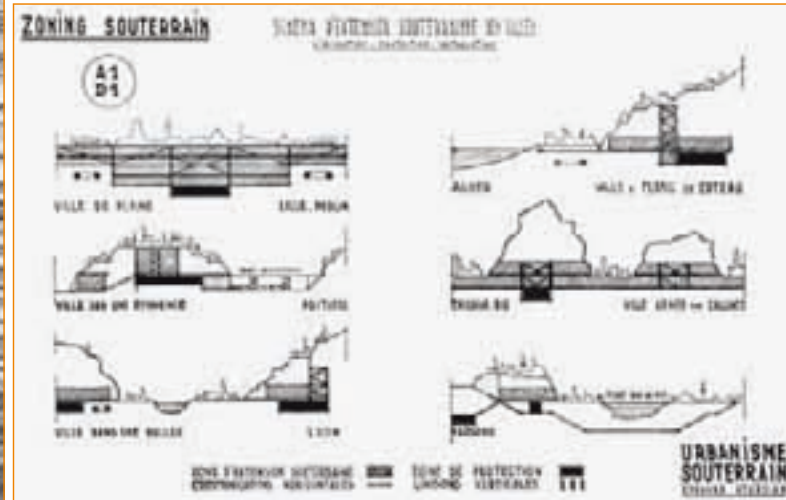
Precise and detailed, “work-in-progress” 2003-2007; awaiting 2008-2013.



Le Corbusier, plan Voisin, 1925
Le Corbusier, Voisin plan, 1925



Édouard Utudjian, extension souterraine des villes
Édouard Utudjian, underground extension of the cities



voies souterraines à Paris – Gécus, 1937-1949
underground pathways in Paris – Gécus, 1937-1949



Paris, place de l'Opéra, éclaté sur le sous-sol
Paris, place de l'Opéra, fragmented view in the substratum

UNE INFRA-ARCHITECTURE INFRA-ARCHITECTURE

Les années soixante et soixante-dix nous ont laissé deux faces d'un même ensemble : l'autoroute urbaine et l'urbanisme de dalle. Une dimension nouvelle et déterminante s'est ajoutée ici : la profondeur. Les Halles, centre de la région parisienne, conjuguent les trois. Au-delà du cas devenu symbolique, cet assemblage unique intéresse par certains aspects la grande métropole.

Cet ouvrage expose le travail de l'équipe dirigée par SEURA Architectes depuis 2003, d'abord dans le cadre de la consultation pour le réaménagement du quartier des Halles, qui a mis en compétition quatre équipes de concepteurs (OMA-Rem Koolhaas, MVRDV-Winy Maas, AJN-Jean Nouvel et SEURA), ensuite dans le cadre des marchés d'études confiés à l'équipe, après sa désignation comme lauréate par la Commission d'appel d'offres de la Ville de Paris du 15 décembre 2004.

Les documents présentés ici approfondissent les différents sujets, tous imbriqués, qui intéressent le projet de rénovation du quartier et du site des Halles : en sous-sol les infrastructures routières, le pôle d'échanges RER/métro, les espaces publics souterrains, les liaisons verticales avec le rez-de-ville, les espaces publics du quartier, la rénovation du jardin et le cahier des charges du concours du Carreau. Tous ces thèmes sont totalement solidaires. C'est l'histoire même du site tel qu'il a été conçu et construit à partir des années soixante qui détermine cela. Le lieu est en effet fortement sédimenté et occupé par des surfaces et des volumes structurellement et techniquement imbriqués, habités, gérés par des baux de longue durée et surfréquentés. C'est pourquoi il nous paraît indispensable de dénouer, dans la première partie du livre, sa grande complexité pour éviter que soient entretenus les nombreux malentendus sur l'intelligence des problèmes et les solutions possibles. Cette précaution est loin d'être inutile, car certains avaient pu ou peuvent encore considérer, de plus ou moins bonne foi, que le site des Halles est vierge

The urban architecture of the sixties and seventies has left us two sides to the same coin: the urban motorway and urban slab development, here a new and determining dimension is added: the depth. Les Halles, centre of the Parisian region conjugates the three; beyond being a symbolic case, this unique combination also has repercussions on the wider metropolis.

This book exposes the work realized by the team, directed by SEURA Architects since 2003, firstly that which concerns the consultation for the landscaping of the district of les Halles, with four conceptual teams competing (OMA-Rem Koolhaas, MVRDV-Winy Maas, AJN-Jean Nouvel, and SEURA), secondly in the case of the contracts of studies confided to the team, following its nomination as winner by the "Commission d'appel d'offres" (commission of a call for tenders) of the city of Paris the 15th December 2004.

The documents presented here further investigate the different interweaving subjects, which feature in the renovation project of the district and site of les Halles: the underground road infrastructures, the station of the metro/RER (Regional Express Network), the underground public spaces, the vertical connections with the city level, the public spaces within the district, the renovation of the garden and the specifications for the competition of the Carreau. All these themes are totally interdependent. The renovation is determined by the history of the site and the way in which it has been conceived and constructed since the sixties. The place is heavily occupied by structurally and technically interweaving surfaces and volumes, inhabited, ruled by long-term contracts and over frequented. This is why we have considered it indispensable to unravel, in the first part of the book, the largely complex nature of the site, to avoid the maintaining of numerous misunderstandings about the intelligence of problems and possible solutions. This precaution is far from useless, because some consider that les Halles is

aujourd'hui et qu'on peut y écrire son histoire sur une page blanche affranchie de toutes contraintes, comme si le « trou » était encore à penser. Et, à l'opposé de ces tenants de la *tabula rasa*, on trouve aussi des partisans d'un quasi statu quo, parce qu'ils ont maintenant leur place ou leurs habitudes dans ce lieu.

Ces deux attitudes sont deux impasses. Les études qui suivent le montrent : il est non seulement possible de rénover ce site sans repartir à zéro, mais cette intervention est indispensable. Depuis 1979 et l'ouverture du forum succédant à celle de la grande gare deux ans plus tôt, un nouveau fonctionnement et une nouvelle vie ont vu le jour, sans aucun rapport avec l'époque qui s'est éteinte en 1969, après le déménagement des Halles à Rungis. La foule est revenue, provenant de toute la région, surgissant du sol et il n'est nul besoin de reconstruire le site depuis ses fondations pour qu'il vive. Mais cette foule entre par des espaces qui n'ont ni l'ampleur, ni la qualité que l'on pourrait attendre d'un lieu qui est devenu la première porte de Paris et le lieu de rencontre des banlieues. Un grand espace public partagé entre Parisiens de Paris, de La Courneuve, Nanterre, Noisy ou Roissy reste à réaliser. C'est le projet d'aménagement urbain que nous nous attachons à développer.

La partie immergée de l'iceberg

À regarder l'histoire de la rénovation des Halles entre 1960, date de la décision de transfert à Rungis et 1987, date de la livraison finale avec l'ouverture du jardin, on pourrait presque y lire le récit de deux opérations, la rénovation urbaine et l'infrastructure. Elles vont se développer parallèlement et se rejoindre parfois, jusqu'à ce que la seconde absorbe en partie la première. Démarrée avec des ambitions fortes – 900 000 m² sur 43 ha, avec des tours dépassant 200 m de hauteur –, l'opération de rénovation va s'étioler progressivement, au rythme des changements de gouvernants et des variations de l'opinion, jusqu'à ne produire sur le site central que quelques architectures d'accompagnement, avec, comme unique réussite, la réalisation du Centre Pompidou sur le secteur est. Partie sans tapage de l'idée d'une connexion du réseau ferroviaire francilien, l'opération d'infrastructure va comprendre le projet d'une gare souterraine de deux hectares, puis celui d'un forum occupant l'espace entre celle-ci et la surface, se développant de la Bourse du Commerce jusqu'à Beaubourg en une véritable ville souterraine incluant commerces, équipements et voiries automobiles, l'ensemble se limitant néanmoins au final à l'emprise du site central. Autant l'opération de rénovation sera au milieu de tous les débats, laissant des regrets pour ses destructions – les pavillons Baltard et les îlots urbains – et ses manques – l'absence d'un aménagement remarquable – autant l'opération d'infrastructure se fera sans qu'on en parle, laissant le champ libre aux décideurs, aménageurs et techniciens. Les décisions du Conseil de Paris de mars et d'octobre

today a virgin site and that we can write its history on a blank page, free from all the constraints, as if the "hole" remained to be developed. In the opposite sense of these "clean slate" believers, we find also subscribers to an almost status quo, because they already have their place and their habits within the site.

We can see that both of these attitudes lead nowhere. The surveys that follow demonstrate that it is not only possible to renovate the site without starting from zero but that this intervention is indispensable. Since the opening of the forum in 1979, two years after that of the big station, a new way of functioning and a new life have come about, without any connection to the one which finished in 1969, after the displacement of les Halles to Rungis. The crowds returned, from all over the region, surging up from the floor and there was no longer a need to reconstruct the site from the foundations for it to be alive. However these crowds entered through spaces that did not have the scope or the quality expected from a site, which has become the first door of entry into Paris and the meeting point of the suburbs. A large public space, shared amongst Parisians from Paris, from la Courneuve, Nanterre, Noisy or Roissy remains to be realized. This is the urban planning project that we dedicate ourselves to developing.

The immersed part of the iceberg

After reading the history of the renovation of les Halles between 1960, the date in which the decision was made to transfer to Rungis and 1987, the date of the final delivery with the opening of the garden, we could almost believe that it is the story of two operations, the urban renovation and the infrastructure. The two develop parallel to each other sometimes joining until the latter partly absorbs the first. Started with big ambitions—900 000 m² over 43 ha, with towers exceeding 200 m in height—, the renovation operation progressively declined, in line with changes in government and varying public opinions, until only a few architectures "d'accompagnement" (French term for "neutral" buildings which do not reflect the architecture of the given period) were seen produced on the central site, with the only accomplishment being the realization of the Pompidou Centre on the East sector. Begun subtly with the idea of a regional railway network connection, the infrastructure operation went on to include the project of an underground station of two hectares, and then one of a forum occupying the space between this station and the surface, spreading from the Bourse du Commerce until Beaubourg in a true underground city including shops, facilities and roads for cars, the entire creation stopping however because of the size of the site. As much as the renovation operation will be surrounded by debate, leaving behind regret for its destructions—the Baltard pavilions and the urban sectors—and its failings—the absence of a remarkable landscaping—the infrastructure operation will be made without so much as a word surrounding it, leaving the field open for the

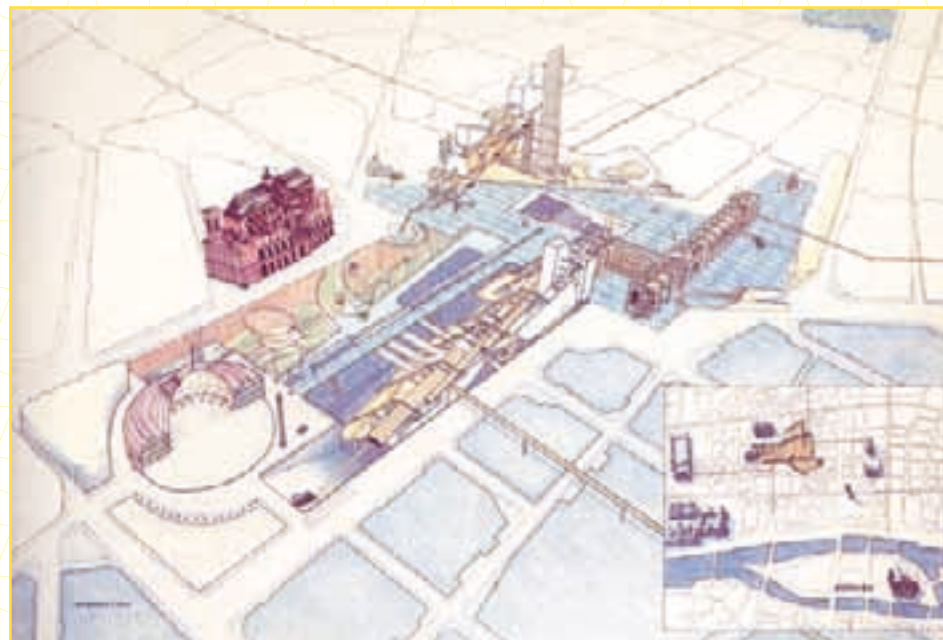
1979 – Richard Ness

Un des cinq lauréats du concours lancé par le syndicat de l'architecture. Proposant une approche unitaire, le projet installe une immense serre couvrant l'ensemble du site, seulement interrompue au droit du forum.
One of the five winners of the competition launched by the Syndicat de l'Architecture. Proposing a unitary approach, the project installed an immense glasshouse covering the entire site, only interrupted to the right of the forum.



1979 – Léonardo Nicci

Participant au concours du syndicat de l'architecture. À l'opposé de Richard Ness, son approche est déconstructiviste et fractionnée. Le projet dispose, de façon contrôlée, différents objets complexes sur un vaste parvis.
Participant of the competition of the Syndicat de l'Architecture. Opposite from Richard Ness, his approach is deconstructivist and fractioned. The project uses in a controlled way different complex objects in a vast forecourt.



1979 – Grover Moore

Participant au concours du syndicat de l'architecture. Dans un tout autre registre, le projet propose une approche pittoresque nourrie par la nostalgie de la ville lacustre.
Participant in the competition of the Syndicat de l'Architecture. In a totally different agenda, the project proposes a picturesque approach fed by nostalgia of the lake city.



1979 – Jean Pattou

Participant au concours du syndicat de l'architecture. Le projet est significatif de la fascination qu'a exercée le « trou » des Halles. Il est ici fantasmé, entre BD allégorique et SF.
Participant in the competition of the Syndicat de l'Architecture. The project is indicative of the fascination exercised by the "hole" of les Halles. Here it is fantasy, between allegoric cartoon and science fiction.



un site

un monument d'infra-architecture
1971-1987

a site

an infra-architecture monument
1971-1987

un site
a site

1971-1987

un monument
d'infra-architecture
an infra-architecture
monument



Beaubourg / Beaubourg



le « trou » / the "hole"



le RER / the RER

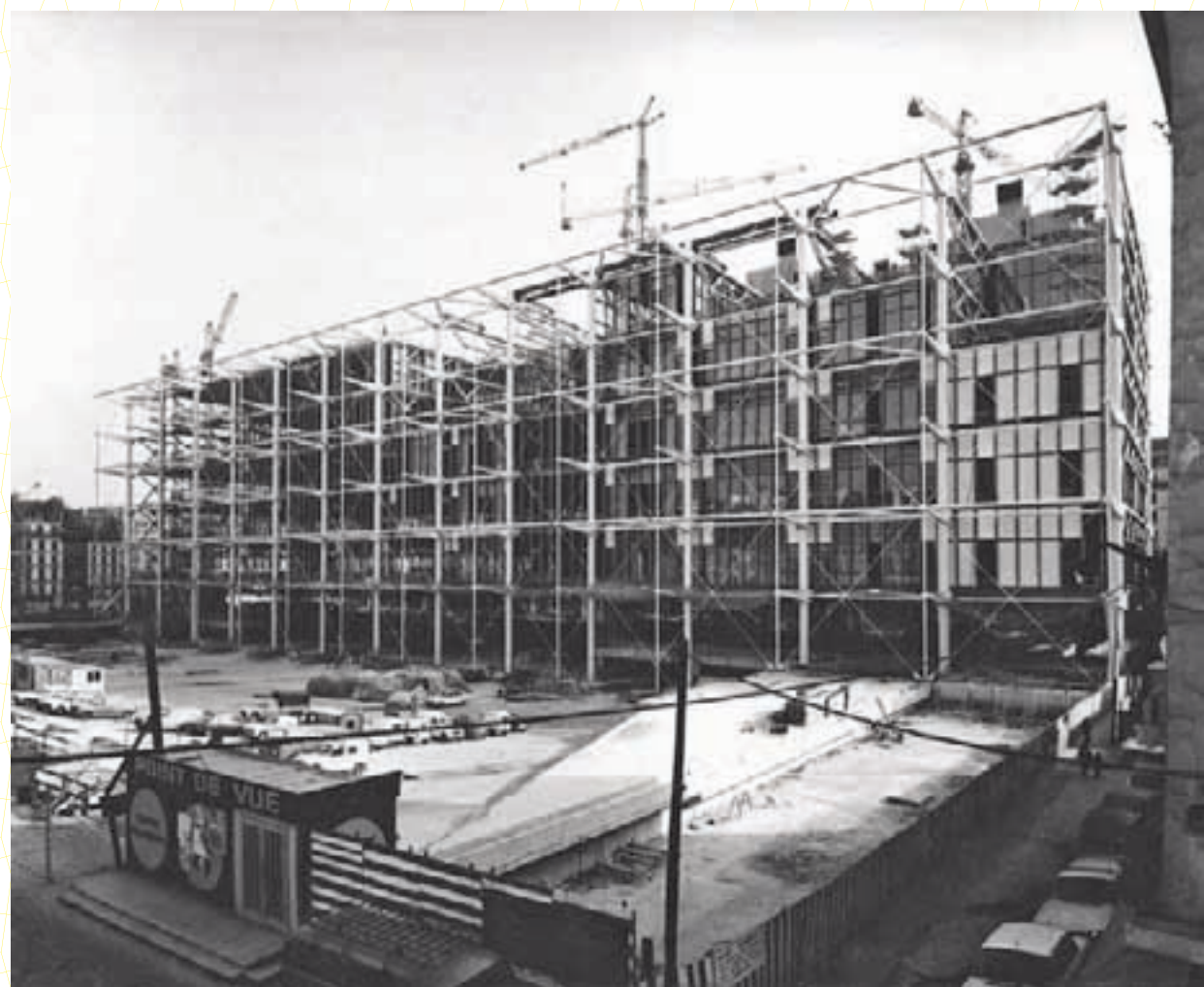


le métro / the underground

Le secteur Beaubourg et le Centre Georges Pompidou / Des plateaux, un parvis *The Beaubourg district and the Georges Pompidou Centre / The plateaus, a forecourt*

Annoncée le 11 décembre 1969 par Georges Pompidou, élu quelques mois plus tôt président de la République, l'opération du Centre national d'Art et de Culture est la première achevée sur le site, le 31 janvier 1977. Renzo Piano et Richard Rogers sont désignés lauréats en 1971 d'un concours international comptant 681 participants. Ils proposent une « machine » extraordinaire de 78 000 m² de plateaux à l'usage flexible, un « anti-monument » qui puisse abattre, selon Piano, « le mur de méfiance existant entre les gens et les bâtiments institutionnels pour la culture ». Les auteurs revendiquent sa position hypercentrale dans l'agglomération, et la confrontation de sa modernité avec le tissu urbain ancien. Ils considèrent l'édifice comme un catalyseur qui peut régénérer le centre tout en profitant de sa densité pour créer un véritable lieu d'échanges. Le bâtiment s'inscrit dans la trame urbaine, et, bien que bordant la rue Beaubourg, est résolument tourné vers le quartier piéton qu'il a contribué à étendre, dégageant une « piazza » sur sa façade d'entrée. À un moment où le projet d'aménagement d'ensemble tient de l'urbanisme de dalle et d'infra-structure, le CNAC privilégie le contact avec le public au niveau du sol de la ville, ce qui, de l'avis de ses concepteurs, a contribué à son succès.

On the 11th of December 1969 George Pompidou, having been elected several months before President of the Republic of France, announced the operation of the national Centre of Art and Culture (CNAC), which was the first achieved on the site, the 31st January 1977. In 1971 Renzo Piano and Richard Rogers were designated award winners to an international competition with 681 participants. They proposed an extraordinary "machine", a 78 000 m² plateau with flexible usage, an "anti-monument" which could bring down, according to Piano, "the wall of mistrust existing between the people and the institutional buildings for culture". The originators lay claim its hyper central position in the agglomeration, and the confrontation of its modernity with the ancient urban fabric. They considered the edifice was a catalyst, which could regenerate the centre, enabling, through its density, to create a real place of exchange. The building blends into the urban landscape and even though it is bordering the Rue Beaubourg, it is resolutely turned towards the pedestrian precinct, which it extends largely with the presence of an open piazza on the entrance side. The planning project in its entirety belonged to the movement of the planning and development of urban slab and infra-structure, the CNAC emphasized contact with the public at the ground level of the city, which, in the opinion of its creators, contributed to its success.





l'échangeur / the motorway interchange



l'ancien forum / the ancient forum



le nouveau forum / the new forum



les superstructures / the superstructures

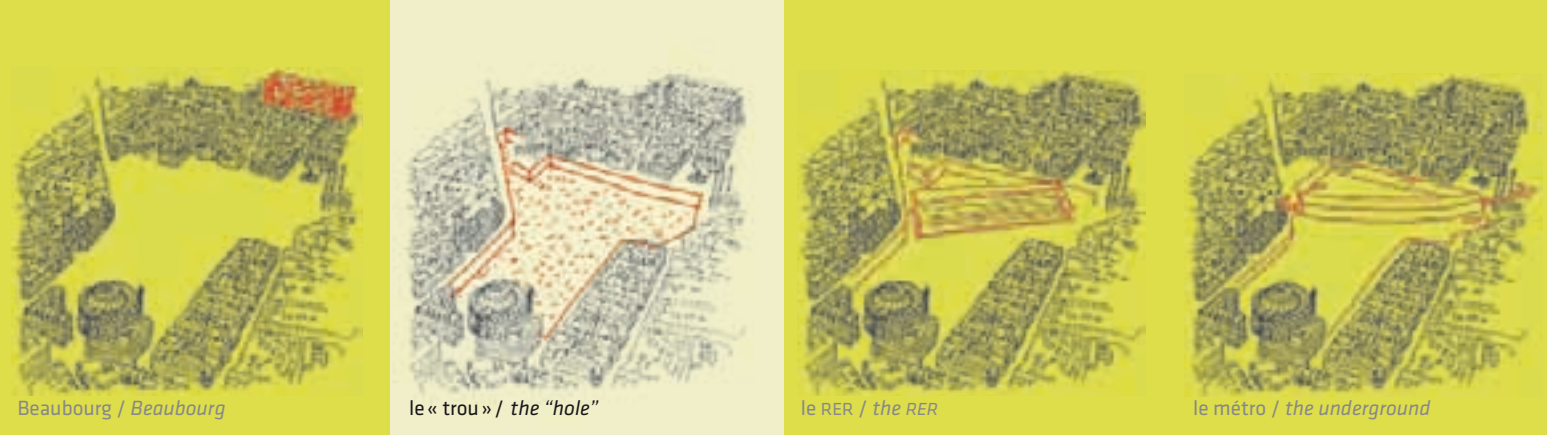


le jardin sur dalle / the garden on concrete



un site
a site

1971-1987
un monument
d'infra-architecture
an infra-architecture
monument



Le « trou des Halles »
Les Halles – “the hole”

Insuffisance des surfaces et inadaptation économique, problèmes de fonctionnement et d'hygiène, saturation de la circulation, entraînent le départ du grand marché vers Rungis, les 4 et 5 mars 1969. Une période de deux années s'ouvre alors, au cours de laquelle les espaces libérés sont investis par toutes sortes d'activités, dans une ambiance post-soixante-huitarde contes-tataire et festive. Théâtre, fêtes foraines, cirque, concerts, expositions, et même une piste arti-ficielle de ski redonnent vie aux grandes halles de Baltard. C'est l'occasion pour le public parisien de découvrir les qualités architecturales et le potentiel événementiel du lieu. La démolition des halles à l'été 1971, motivée par la nécessité d'un chantier à ciel ouvert pour la création de la grande gare souterraine, intervient au plus fort d'une polémique et sera vécue comme un traumatisme par beaucoup de Parisiens. Cruelle ironie du sort, Baltard avait souhaité la venue du chemin de fer dans ses sous-sols et dimensionné ceux-ci à cette fin. Mais les gabarits et contraintes du RER ne sont malheureusement pas les mêmes que ceux de son ancêtre du XIX^e siècle. Aurait-on pu sauver les pavillons, par exemple en les démontant et les remontant sur le site une fois la gare terminée ? La reconversion de bâtiments anciens n'était pas encore d'usage et le caractère patrimonial de l'architecture métallique du XIX^e siècle n'apparaissait pas à tous. Mais les raisons plus profondes tiennent surtout au fait que cette conservation aurait entraîné la remise en cause d'un urbanisme souterrain décidé trois ans plus tôt et, bien sûr, celle de l'équilibre finan-cier de l'opération.

Le vide qui remplace les pavillons et durera plusieurs années sur la partie ouest recevra très vite le surnom de «trou des Halles», dans l'ignorance du chantier de la gare qui se déroule et de l'avenir des programmes qui vont l'accompagner.

Insufficient surfaces and economic maladjustment, operational and hygiene problems and saturated circula-tion delayed the departure of the large market towards Rungis until the 4th and 5th of March 1969. Beginning a period of two years, during which the free spaces were used for all types of activities in a post-sixty-eightish fashion, antiestablishment and festive. Theatre, fairgrounds, circus, concerts, exhibitions and even an artificial ski slope gave life back to the big markets of Baltard. It was the occasion for the Parisian public to discover the architectural qualities and the large scale potential of the place. The demolition of the markets in the summer of 1971, motivated by the necessity for an open top construction site for the creation of the big underground station, occurred at the height of controversy surrounding it and was traumatic for many Parisians. In a kind of cruel irony, Baltard had wished to welcome the rails underground and dimensioned tunnels for this purpose, but the size and constraints of the RER were unfortunately not the same as those of its ancestor of the XIXth century. How could the pavilions be saved, could they for example, be demounted and remounted on the site once the station was finished? The restoring of ancient buildings was not yet used and the patrimonial character of the metallic architecture of the XIXth century was not obvious to everyone. But the most profound reason was surely the fact that this conservation would have brought about the questioning of the underground urbanism decided three years earlier and that of the financial balance of the project.

The void which replaced the pavilions and lasted several years on the West part of the site was quickly nick-named “the hole of les Halles”, due to ignorance concerning the construction site where the station was being built and the future projects which would accompany it.





l'échangeur / the motorway interchange



l'ancien forum / the ancient forum



le nouveau forum / the new forum

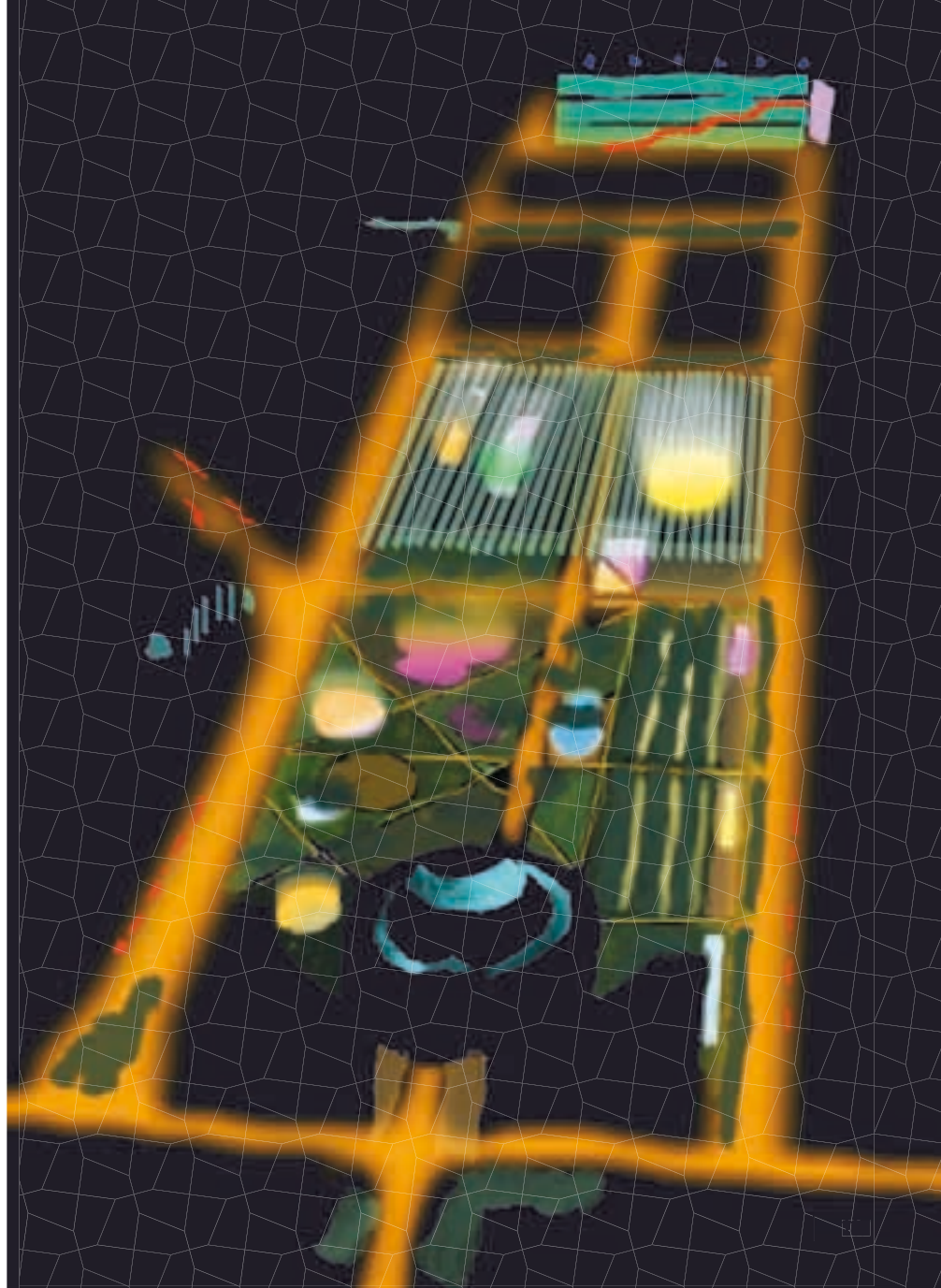
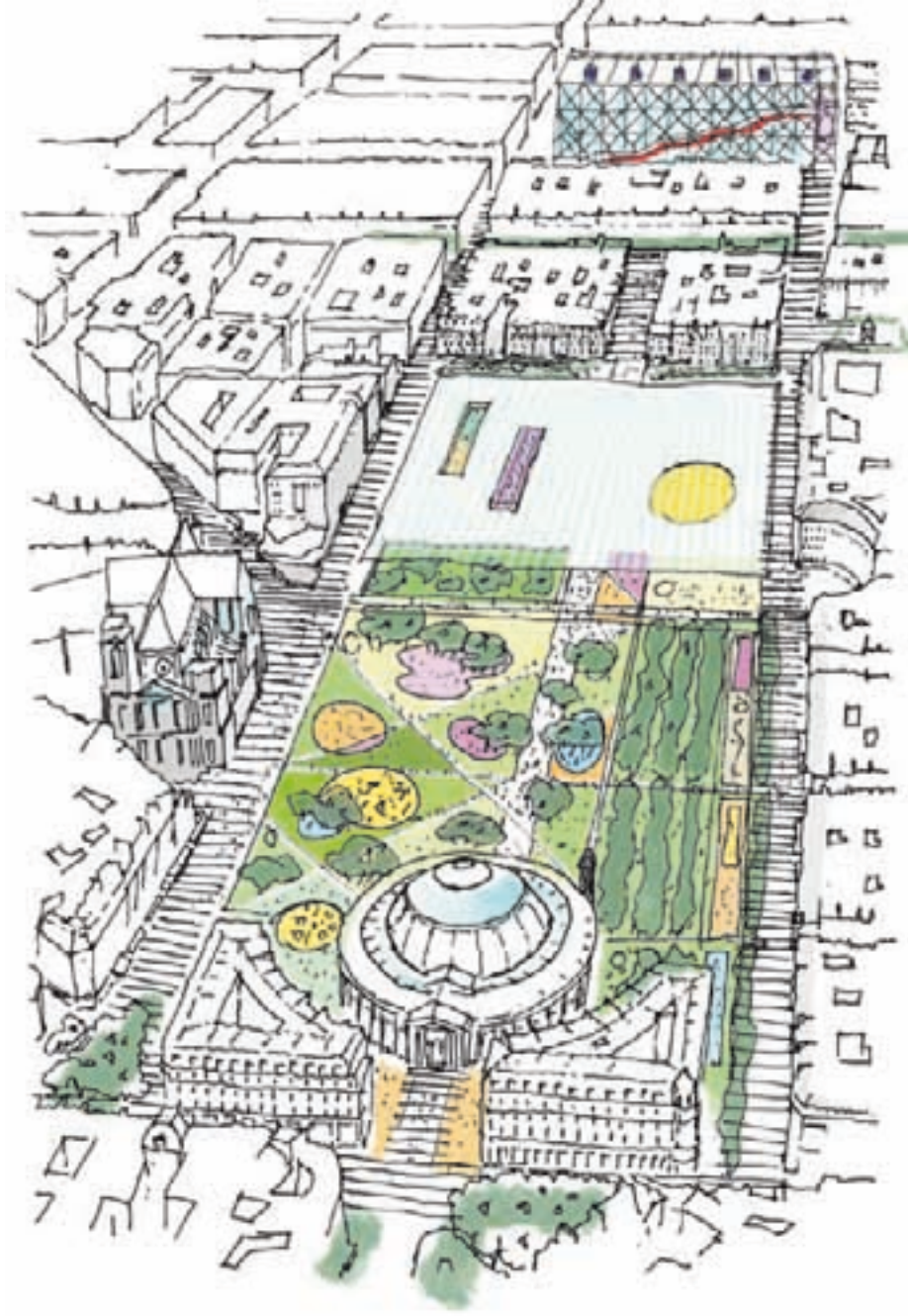


les superstructures / the superstructures



le jardin sur dalle / the garden on concrete







les études
the surveys

2005-2007

work-in-progress



l'infrastructure routière / the road infrastructure



l'espace public / the public space



les liaisons verticales / the vertical links

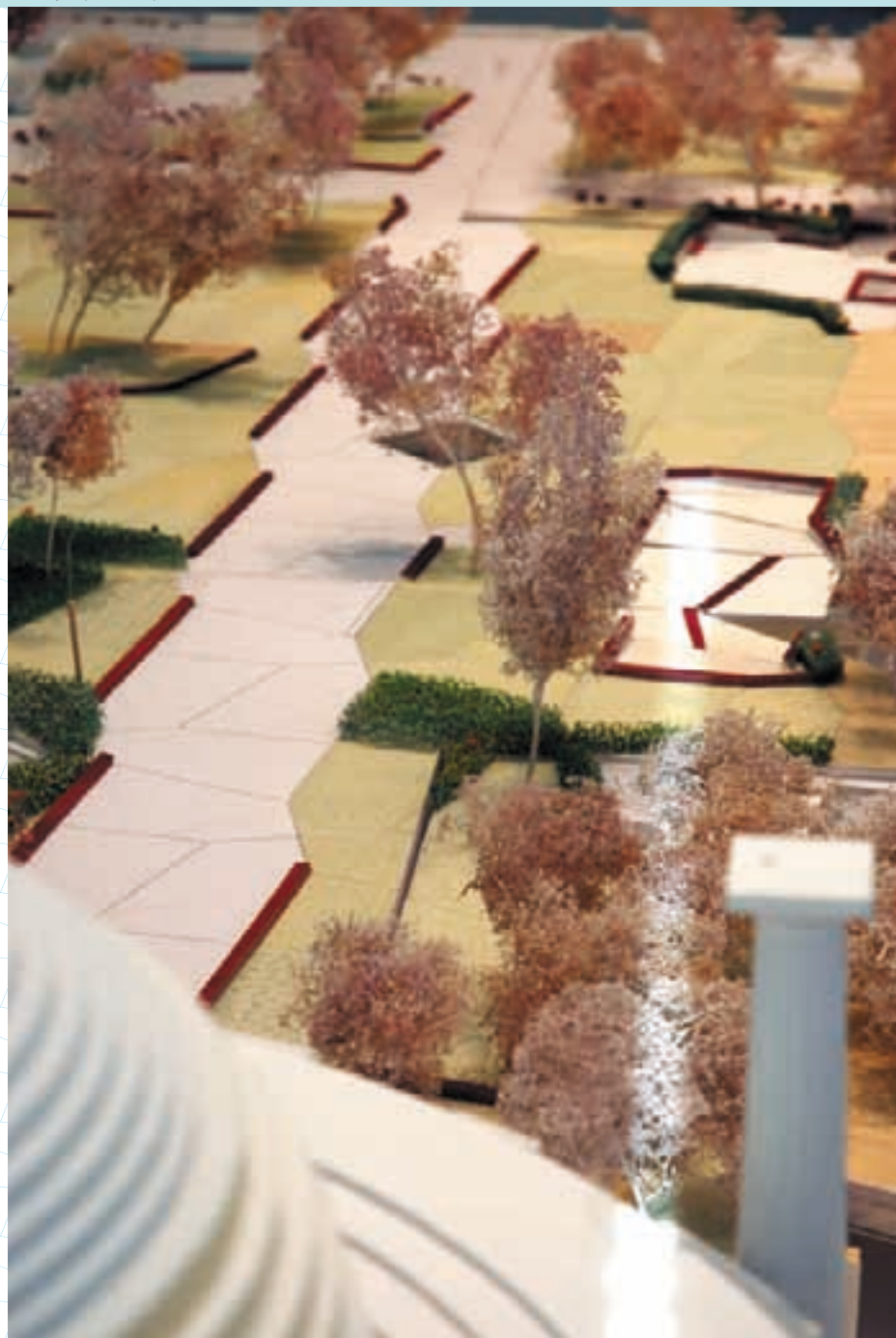


le jardin / the garden





le cahier des charges du Carreau /
the specifications for the Carreau



maquette d'étude au 1/100^e, dimension 2,30 m × 3,50 m
study model on a scale of 1/100th, dimensions 2,30 m × 3,50 m







les études
the surveys

2005-2007

work-in-progress



l'infrastructure routière / the road infrastructure



l'espace public / the public space



les liaisons verticales / the vertical links



le jardin / the garden









