

GIGANTESQUE VENTRE DE MÉTAL

Anatomie d'une quelconque machine moderne

Hugo Cabaret

Directeur Pédagogique: Eric Lapierre

Professeure de suivi: Elena Cogato

Maître EPFL: Tanguy-Auffret Postel

Master en architecture

Enoncé théorique

EPFL - Janvier 2025



CONTENU

7	Préambule
10	Introduction
17	Marchés
18	Marché civique et politique
28	Cohue et désordre
35	Machine fonctionnelle
36	Machine territoriale
44	Machine urbaine
54	Machine sociale
65	Monument du peuple
66	Genèse du projet
76	Organisation générale
82	Les pavillons
97	Héritage
98	Un type universel
107	Conclusion

Page précédente :
Robert Doisneau, *L'innocent*, 1949

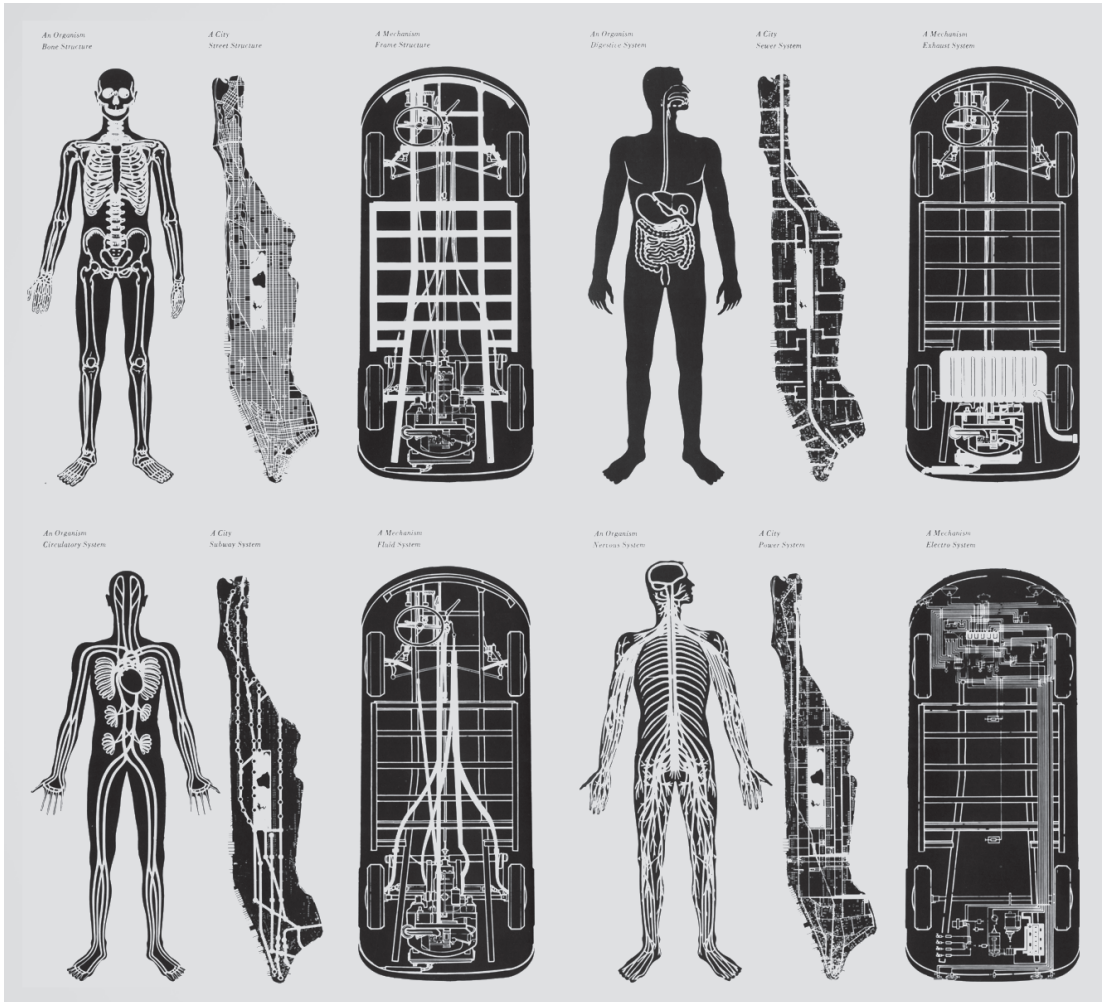
PRÉAMBULE

Qui n'a jamais apprécié ces moments où l'on flâne parmi les étals d'un marché, attiré par les odeurs des produits locaux ? Qui n'a jamais été séduit par le spectacle qui, parfois, anime la place publique du centre-ville ? Les producteurs, avec passion, racontent l'histoire de leur métier, parlent de leur exploitation et font goûter leurs spécialités, espérant convaincre les promeneurs de ramener chez eux un petit morceau de leur savoir-faire. Ces moments incarnent un lien précieux entre le producteur et le consommateur, un échange authentique qui nous relie aux réalités locales.

Ce lien précieux s'est progressivement effacé dans nos villes modernes. Les grandes enseignes, entrepôts et hypermarchés, délocalisés en périphérie, ont remplacé ces espaces vivants, réduisant le commerce alimentaire à une froide efficacité logistique.

À l'inverse, Les Halles de Paris, construites au XIXe siècle par Victor Baltard, représentaient une architecture pensée à toutes les échelles : au cœur d'un réseau territorial, elles alliaient innovation technique, esthétique et centralité urbaine. Véritable « machine fonctionnelle », elles étaient aussi un « monument du peuple », témoignant de la modernité de leur époque.

Étudier les Halles, c'est comprendre qu'une architecture fonctionnelle peut être belle, humaine et intégrée à son territoire. C'est aussi se demander pourquoi ce modèle a disparu, au profit d'infrastructures modernes si efficaces, mais si déshumanisées.



Oswald Mathias Ungers,
City Metaphors, 1982

Le ventre.

Organe Lieu central, espace d'échange

La peau.

Organe Enveloppe vitale, surface transparente

Le coeur.

Organe Moteur local, flux continu

Conception rationnelle, fonctionnelle.

Puis le déplacement, la délocalisation, la déconnexion.

Du monument public aux usines à vendre.

Centre/Périphéries

Halles/Entrepôts

INTRODUCTION

Les marchés alimentaires, depuis l'Antiquité, incarnent un lien fondamental entre les villes et leurs territoires. Lieux d'échange, de rencontre et de vie sociale, ils structurent les villes à travers une organisation spatiale qui traduit les besoins de chaque époque. Ces espaces, autrefois au cœur des cités, ont évolué au fil des siècles pour répondre à des exigences croissantes d'approvisionnement et d'efficacité logistique. Pourtant, avec l'avènement de la modernité industrielle au XXe siècle, ce modèle s'est fragmenté. La centralité des marchés a cédé la place à des infrastructures périphériques, souvent perçues comme déshumanisées.

*L'alimentation des villes a sans doute été la force la plus puissante qui ait façonné la civilisation, et elle l'est encore.*¹

1. Carolyn Steel, *Le ventre des villes: comment l'alimentation façonne nos vies*. (Paris: L'écopoché, 2021). p. 22

À travers l'histoire des marchés, une tension fondamentale émerge : celle entre le stock, symbole de stabilité et prévoyance, et le flux, incarnation de la mobilité et de l'efficacité. Dans ce contexte, les Halles, se présentent comme un moment charnière. Sous ses toits monumentaux et sa structure de fer, le marché central de Paris incarne une double ambition : répondre aux défis de l'approvisionnement logistique d'une ville moderne tout en préservant un espace vivant, vibrant d'échanges, de sons et d'odeurs.

Ainsi, les pavillons de Baltard et Callet ne sont pas de simples modules préfabriqués, ils sont le reflet d'une pensée architecturale rationnelle, où chaque élément – de la flexibilité de l'espace aux aménagements intérieurs, en passant par le confort – participe à la création d'un lieu total. Les Halles représentent une convergence unique de flux territoriaux, urbains et sociaux. Véritable machine urbaine, elles se positionnent comme un lieu de transit et appartiennent au peuple, connectant la capitale à son hinterland rural grâce à un vaste réseau infrastructurel. Leur centralité assure une distribution dans tous les quartiers parisiens, des marchés couverts de proximité aux épiceries et bistrots de quartier. Enfin, en plus de leur fonction logistique, elles maintiennent une expérience sensorielle et sociale en plein cœur de la ville.

Loin de constituer un simple récit nostalgique, ce mémoire propose d'explorer les Halles à travers un double regard ; d'une part comme un modèle visionnaire d'intégration entre architecture, territoire et société, et d'autre part comme le point de bascule vers les typologies modernes, standardisées et orientées vers les flux.

Les Halles sont à la fois le témoin d'une réussite et le symptôme d'une rupture.



Ci-contre : Léon Lhermitte, *Les Halles*, 1895

Pages suivantes :
p. 12-13 - Robert Doisneau, *Les Halles*, vers 1960
p. 14-15 - Martin Parr, *One day Trip*, Auchan, Boulogne, 1988











LES MARCHÉS

Depuis l'Antiquité, les marchés sont au cœur des villes. Ils ne sont pas seulement des lieux d'échange, mais aussi des espaces de rencontre, de pouvoir et de vie sociale, incarnant la relation essentielle entre la ville et son territoire nourricier. L'Agora d'Athènes ou le Forum de Rome illustrent cette centralité : des espaces ouverts, polyvalents, où commerce, débats publics et vie collective se mêlent.

Au Moyen Âge, les marchés structurent les places des villes européennes et voient apparaître les halles couvertes, conçues pour organiser et protéger les échanges. Mais avec l'urbanisation croissante des XVIIIe et XIXe siècles, ces lieux, souvent perçus comme chaotiques, sont rationalisés et contenus dans des structures plus ordonnées. Sous les diverses impulsions politiques, ces structures, autonomes et détachées de la trame urbaine, façonnent l'espace public en devenant des points de repère et des pôles d'attraction.

La révolution industrielle vient bouleverser cet équilibre. L'augmentation des besoins alimentaires et l'intensification des échanges entraînent une fragmentation du modèle traditionnel. Trop vastes pour les centres-villes, les marchés se déplacent vers la périphérie, annonçant l'avènement des grandes infrastructures logistiques modernes.

C'est dans ce contexte de mutation que prennent place Les Halles de Paris. Elles incarnent un moment charnière où innovation architecturale, centralité urbaine et efficacité logistique se conjuguent pour redéfinir le rôle du marché dans la ville.

Ci-contre : Pieter Brueghel,
Combat de Carnaval et
Carême, 1559

MARCHÉ CIVIQUE ET POLITIQUE

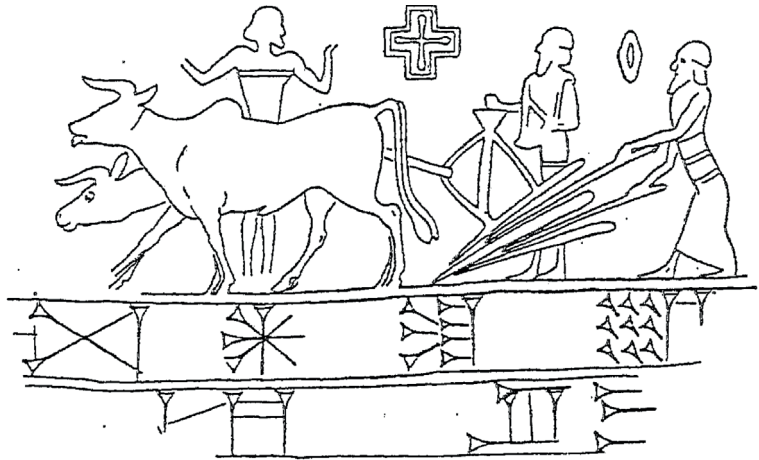
L'alimentation façonne nos villes. Inspirée du titre que Carolyn Steel donne à son livre, cette idée trouve ses racines dans les premières cités-états, qui ont prospéré par leur capacité à exploiter et à organiser les productions agricoles. Leur développement et leur taille dépendaient directement des ressources disponibles et accessibles. L'alimentation, au-delà de son rôle essentiel à la survie, est devenue un moteur de l'évolution urbaine. C'est dans ce contexte que naît le marché, ou du moins son ancêtre, symbolisant le lien fondamental entre ville et campagne. À ce titre, il constitue un espace urbain majeur, et dialogue avec une zone qui dépasse largement les limites physiques de la ville : il représente un territoire tout entier.

Le stockage et les temples

Au tournant du Néolithique, la civilisation sumérienne occupe une région située entre le Tigre et l'Euphrate, au cœur du croissant fertile. Ce sont les premières villes, et c'est là que naît une avancée majeure : la culture des céréales et en particulier celle du blé. L'avènement de l'agriculture ainsi que de la domestication des plantes et des animaux marque la fin des pratiques ancestrales des chasseurs-cueilleurs.

De nombreux auteurs considèrent que l'utilisation de la charrue et des animaux de trait représente une « seconde » révolution agricole, d'une importance égale aux débuts de la domestication elle-même.²

2. Daniel T. Potts, *Mesopotamian Civilization: The Material Foundations* (Ithaca, NY: Cornell Univ. Press, 1997), 75

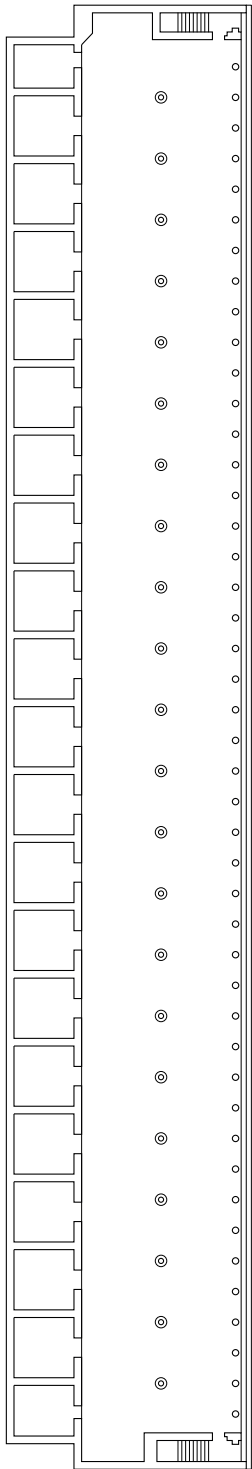


Représentation kassite d'une
charrue semoir,
Ibid, 78

Mais ce n'est pas cette seule découverte qui va permettre aux villes de se développer, la véritable avancée technique réside dans le stockage. Pour la première fois, les civilisations peuvent constituer des réserves et garantir une sécurité face aux aléas climatiques et aux mauvaises récoltes. Mieux encore, ces réserves permettent au surplus d'être redistribué : c'est le début du commerce.

En parallèle, ce stockage de biens périssables va marquer le début d'une société plus complexe et diversifiée. En se libérant des contraintes agricoles, certains individus peuvent se consacrer à d'autres activités, favorisant l'émergence de nouveaux métiers : artisans, marchands ou prêtres, tous nourris grâce à cet excédent de production. Progressivement, des espaces dédiés au stockage et à la redistribution vont voir le jour : les temples. Bien plus que de simples greniers, ces bâtiments deviennent des centres névralgiques à la fois économiques, religieux et politiques, autour desquels les premières villes vont se structurer. Les prêtres deviendront rapidement des figures centrales de cette nouvelle société, en devenant gestionnaire de ces lieux de stockage.

Le stockage devient alors un vecteur de pouvoir et les temples se transforment en monuments. Ils n'appartiennent plus à la domesticité et s'imposent au cœur de l'espace urbain ; symbolisant à la fois l'abondance et l'autorité. Le temple s'impose comme le centre civique de la ville, organisant l'espace urbain et posant les bases de l'organisation des premières cités-états.



10 mètres

Stoa d'Attale, construite au IIe siècle. Plan du rez

Les marchés antiques

Les marchés antiques représentaient bien plus que de simples espaces commerciaux. Ils incarnaient le cœur battant des cités-états, jouant un rôle crucial dans la vie économique, politique et sociale.

Deux des plus célèbres espaces publics au monde, le Forum de Rome et l'Agora d'Athènes, furent initialement des marchés alimentaires dont l'utilisation devint progressivement politique à mesure que la cité s'étendit.³

3. Steel, *Le ventre des villes*, 168

En Grèce antique, l'Agora constitue le centre névralgique de la cité-état. C'est un lieu polyvalent où se déroule de nombreuses activités, et complète l'Acropole, lieu sacré et symbolique, et l'Agros, la zone périphérique dédié à l'agriculture. L'agora est caractérisée par sa forme ouverte, généralement rectangulaire, avec en son centre un espace ouvert, servant de lieu de rassemblement pour les citoyens. Cet espace est entouré sur trois côtés par des *stoai*, des portiques couvert contenant de nombreux monuments et sanctuaire. Une d'elle, la *Stoa d'Attale*, abrite des boutiques.

Celle-ci est longue d'environ 117 mètres et large de 20 mètres. Elle est construite sur deux niveaux et est caractérisé par deux espaces : un destiné au stockage et un autre destiné à la vente. L'ensemble peut accueillir quarante-deux boutiques, qui se déploient latéralement le long des travées, soutenues par une charpente en bois reposant sur

La Stoa d'Attale avec l'Acropole en arrière-plan, reconstruite en 1950.

Tiré de John McKesson Camp, *The Athenian Agora: Site Guide* (Princeton: American School of Classical Studies, 2010).



des piliers de pierre. Grâce à sa surélévation, la *stoa* offre une vue dégagée sur les scènes animées de la vie sociale et politique de l'agora. Elle marque un seuil architectural subtil entre la place publique et les espaces plus privés des commerces.

Il se passait toujours quelque chose sur cette grande place. Les citoyens venaient se promener, échanger des biens, écouter les orateurs ou simplement flâner à travers les étals. De nos jours, il est étrange d'imaginer que la politique et l'approvisionnement alimentaire d'Athènes ait été menée au même endroit, sur la place du marché. Néanmoins, c'était la scène parfaite :

*L'agora était autant essentielle au fonctionnement de la démocratie que la nourriture qui y était vendue l'était au peuple qu'elle sustentait.*⁴

4. Steel, *Le ventre des villes*, 172

À Rome, le forum reprend le concept grec de l'Agora et l'amplifie, en intégrant l'équivalent de l'Agros. Véritable centre des activités de la ville, il abrite non seulement le marché principal mais aussi les principaux édifices publics et religieux. Le forum se distingue par sa monumentalité, avec des temples imposants, des basiliques et des arcs de triomphe encadrant l'espace central. Le macellum, marché couvert spécialisé, présente souvent une structure circulaire ou rectangulaire avec une cour centrale entourée de boutiques, témoignant d'une organisation commerciale de plus en plus sophistiquée.

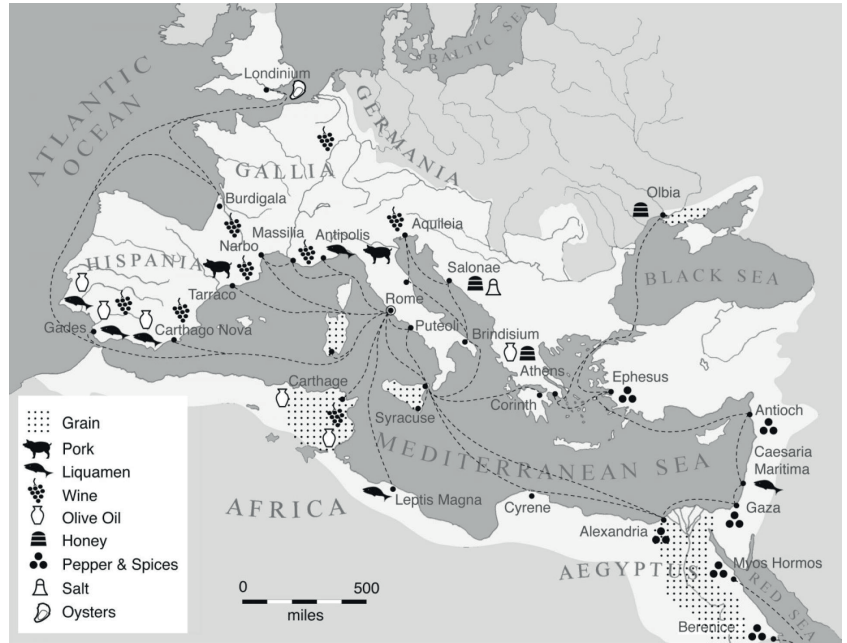
*Si la ville est au bord de la mer, l'endroit destiné à devenir place publique doit être choisi près du port ; si elle en est éloignée, la place publique devra occuper le centre de la ville.*⁵

5. Vitruve, *De Architectura*, Tome 1 (Paris: C.-L.-F. Panckoucke, 1847), 85

L'empire romain marque un tournant dans l'organisation urbaine, en accordant une importance stratégique majeure aux forums et aux marchés. Grâce à son vaste réseau routier et maritime, l'Empire favorise l'émergence d'un commerce à grande échelle. En effet, selon Carolyn Steel, « Si Rome ne fut sans doute pas la première ville à acheminer ses denrées par la mer, l'ampleur de ses importations en fit le véritable précurseur des kilomètres alimentaires. »⁶

6. Steel, *Le ventre des villes*, 104

Les kilomètres alimentaires romains. Les voies d'approvisionnement alimentaire de la Rome antique
Ibid, 105



Les marchés deviennent des points nodaux dans ce réseau d'échanges, reliant les provinces les plus éloignées à la capitale et permettant une diversification sans précédent des produits disponibles. Cette expansion commerciale influencera l'architecture des marchés, nécessitant des espaces de stockage plus importants et des systèmes de distribution plus efficaces.

Les marchés antiques, de l'agora grecque au forum romain, sont les témoins de l'importance croissante du commerce dans la vie urbaine et de leurs rôles centraux dans l'organisation sociale et spatiale des villes. Ce sont les témoins des liens étroits qui unissent la vie civique, politique et commerciale.

Les autres espaces civiques et politiques

Des premiers marchés antiques à ceux du Moyen Âge, puis aux édifices de la Renaissance, une constante demeure : les marchés structurent les villes et constituent une articulation fondamentale entre commerce, pouvoir et espace public. Toutefois, chaque époque y apporte ses spécificités : la centralité fonctionnelle et politique du mar-

ché médiéval évolue progressivement vers une monumentalisation et une mise en scène du pouvoir à la Renaissance.

Le déclin urbain et les marchés médiévaux

Avec la chute de l'Empire romain et les invasions barbares, les villes européennes traversent une période de repli et de déclin démographique. Les échanges commerciaux s'amenuisent, tandis que certaines élites urbaines se retirent dans leurs villas rurales. Les espaces commerciaux, autrefois animés, perdent leur rôle central, et les structures urbaines se désagrègent.

L'essor urbain médiéval débute en Flandre et dans le nord de la France avant de s'étendre vers le sud. De nombreux bourgs se forment autour de châteaux, de monastères ou de cathédrales, mais ce sont ceux qui s'organisent autour d'une place de marché qui connaissent la croissance la plus rapide. Ces espaces permettent aux villes d'accueillir des marchés locaux de manière régulière, ou plus occasionnellement des foires internationales. Enfin, deux facteurs supplémentaires favorisent ce développement urbain et économique : une production spécialisée et une localisation territoriale stratégique.⁷

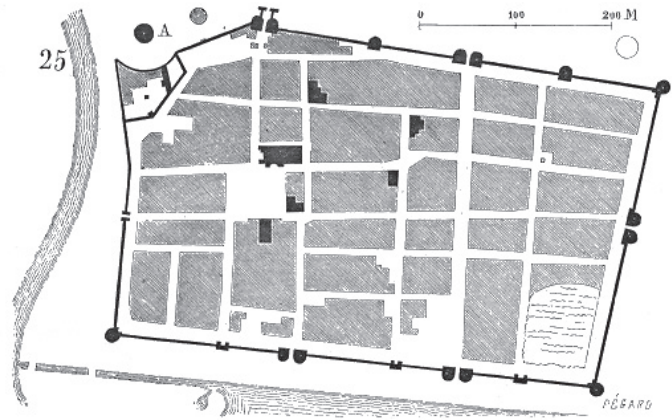
7. André Chédeville, *Histoire de la France urbaine. Tome 2, La ville médiévale : des Carolingiens à la Renaissance* (Paris: Éd. du Seuil, 1992), 180

Seigneurs, princes et institutions religieuses utilisent les foires et marchés pour renforcer leur autorité et attirer la population autour de centres émergents. Le droit d'organiser ces événements est souvent octroyé par une charte, soulignant sa reconnaissance politique et juridique. Ces chartes définissent les jours de marché, les droits perçus et les privilèges accordés aux marchands.

Les marchés de la Renaissance : commerce et pouvoir

Avec la Renaissance, le marché évolue encore, marqué par une dynamique de monumentalisation et une formalisation architecturale croissante. Cette période met en avant la symétrie, la perspective et l'harmonie des proportions. Les bâtiments commerciaux deviennent alors des espaces emblématiques, où fonctionnalité et représentation du pouvoir s'entremêlent.

Plan d'Aigues-Mortes
construite par Louis IX
en 1240.



Pour illustrer cette mutation, le *Palazzo della Ragione* à Padoue constitue un exemple remarquable. Construit au début du XIII^e siècle, il subit une transformation profonde à la Renaissance. Ce palais multifonctionnel abrite au rez-de-chaussée des espaces commerciaux, tandis que l'étage supérieur est dédié aux fonctions administratives et judiciaires. Sa vaste salle principale, monumentale et décorée, témoigne de cette dualité entre commerce et pouvoir politique. Cette disposition incarne parfaitement la hiérarchie des espaces publics, révélant une politique qui s'appuie sur le commerce et relation de soutien mutuel. L'édifice incarne alors une époque où les marchés ne sont plus uniquement des lieux d'échange économique, mais également des vitrines du prestige urbain et du pouvoir des élites locales.

On reste surtout frappé par la pluralité des fonctions qu'un tel édifice peut remplir, qui sont pour ainsi dire totalement indépendantes de sa forme ; c'est pourtant précisément cette forme qui reste empreinte en nous, que nous vivons et que nous parcourons, et qui à son tour structure la ville.⁸

8. Aldo Rossi, *L'architecture de la ville* (Paris: InFolio, 2001), 23-24

Rossi appellera cela un urban artefact (fait urbain), c'est-à-dire une image singulière de la ville, façonnée par la persistance d'une forme architecturale, indépendamment des différentes fonctions qu'elle accueille. À travers cet exemple, il apparaît clairement que les marchés de la Renaissance dépassent leur fonction première pour s'imposer comme le symbole du rayonnement économique de la ville.

Page suivante :
Paolo Salvati, *Sala della Ragione*, Padoue, 1891



Paolo Salvati, *Sala della Raggione*, Padoue, 1891



Pieter Aertsen, *Scène de marché*, 1550

*La responsabilité du roi consiste non pas à nourrir le peuple à proprement parler, mais à s'assurer qu'il ne souffre pas de la faim.*⁹

Les marchés, bien qu'essentiels à la vie économique et sociale des villes, ont toujours incarné une forme de chaos perçu comme menaçant par les pouvoirs publics. Lieux de convergence entre la ville et la campagne, les marchés sont également des espaces de désordre, de bruit et d'effervescence, défiant les logiques d'organisation urbaine et spatiale. Pour minimiser les troubles et les agitations, les autorités, qu'elles soient romaines ou parisiennes, devaient garantir une subsistance. Selon Jacques Necker, ministre d'état sous la monarchie absolue, c'était « l'objet le plus essentiel dont l'administration doit s'occuper ».¹⁰

Le désordre comme essence du marché

A partir du XII^e siècle, avec le système des chartes féodales qui vient réguler les pratiques, les marchés désignent aussi bien les rassemblements périodiques pour les échanges commerciaux entre producteurs et consommateurs que les lieux précis où se déroulent les activités commerciales de la ville. D'abord associés à des foires temporaires, liées à des fêtes religieuses, les marchés deviennent progressivement hebdomadaires et s'établissent dans des lieux stratégiques, proches des églises ou des châteaux. Le marché est indissociable de la ville, et serait même à l'origine de son développement.

9. Steven Laurence Kaplan et Sabine Boulongne, *Les Ventres de Paris: pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien régime* (Paris: Fayard, 1988), 16

10. Cité dans Steel, *Ventre des villes*, 115

11. Henri Dubois, *Genèse des marchés*, (Paris : Institut de la gestion publique et du développement économique, 2015), 48

*Les foires médiévales [...] sont bien la première histoire de nos marchés. Elles ont lancé l'intégration commerciale et financière de l'Occident.*¹¹

En investissant les zones non bâties et en se répandant dans les vides, il devient un lieu intense et bruyant, un lieu de rencontre entre la culture agricole et la culture urbaine. Le marché est un carrefour essentiel des flux et de circulations humaines et matérielles. C'est pour capter et réguler ces flux que les cités vont commencer à ériger des halles.

La cohue

Ce n'est pas une coïncidence si, au Moyen Âge, une halle s'appelle *cohue*. Ce terme provient du breton *koc'hu*, attesté au XIII^e siècle, puis utilisée sous la forme latine *cohua*, sans doute dérivée de *co-huer*, en référence au bruit qui se fait dans les halles. Finalement francisé *cohue* au XVI^e siècle, ce terme désigne d'abord un marché, avant d'évoluer pour décrire un rassemblement mouvementé ou une foule en désordre.



La Halle de Luzarches

*Le bateau était chargé de marchands qui se rendaient à la foire de Beaucaire, (...). J'ai débarqué sur le rivage où se tient cette cohue célèbre.*¹²

12. Maurice De Guérin, *Correspondances*, 1837 (Paris: Société des belles lettres, 1947), 318

Ces cohues se distinguent comme une typologie singulière, occupant une place unique au sein de la grande famille des formes architecturales. Elle incarne l'idée d'un vaste toit partagé, cette fine frontière qui sépare le ciel des rassemblements humains. La halle transforme l'échelle de la sociabilité, du familial au collectif, de l'intime à la communauté, du connu à la foule.¹³

13. Raphaël Ménard, *Halles, soleil, climat, cohue* (Paris: AREP, 2024), 7

Avec leurs structures ouvertes surmontées d'une charpente en bois, les cohues tentent d'offrir un cadre organisé pour les échanges. La capacité de ces édifices à contrôler le commerce permettent au propriétaire, le roi ou les seigneurs locaux, de percevoir des droits et d'exercer une surveillance sur les échanges.

En France, dès la fin du XVIIIe siècle, ces halles en bois subissent un déclin. Coûteuses à entretenir et souvent en ruines, beaucoup sont démolies. La Révolution marque également la destruction de certaines d'entre elles, symboles du pouvoir seigneurial. Au XIXe siècle, les arguments hygiénistes, combinés au besoin d'élargir les voies de circulation et de construire des parkings, accélèrent leur disparition. Elles sont remplacées par des marchés couverts en pierre ou en fer, plus adaptés aux exigences de modernité.

De l'autre côté de la Manche, à la même époque, les marchés traditionnels sont accusés d'encourager le désordre. Face à l'explosion démographique et aux émeutes liées aux pénuries alimentaires, les marchés anglais sont isolés du tissu urbain pour faciliter leur contrôle. Leur structure évolue en tirant parti des avancées industrielles, notamment l'utilisation du métal. Les charpentes métalliques permettent des structures plus légères et lumineuses, tandis que des piliers en fonte optimisent la circulation des marchandises et des personnes. Le marché évolue à la même vitesse que l'industrie, il se rationalise. Malgré cette modernité structurelle, les façades des marchés conservent une apparence classique et monumentale, souvent inspirée des hôtels

de ville ou musées. Ornaments néo-classiques, colonnades et frontons dissimulent la structure métallique rationnelle et industrialisée, valorisant le travail manuel du tailleur de pierre.

Le marché couvert devient alors une machine hybride : une ossature métallique et industrielle cachée derrière une façade de pierre symbolisant l'artisanat. Cette dualité, qui reflète la tension entre progrès



Vue extérieure et vue intérieure du marché de Smithfield, Londres.

technique et héritage architectural, a suscité des débats et différents mouvements ont défendu leur vision. Mené par John Ruskin et William Morris, le mouvement Arts and Crafts défendait une architecture enracinée dans le savoir-faire artisanal et l'authenticité. A l'opposé, Viollet-le-Duc prônait plutôt une liberté de création, accompagné d'une honnêteté structurelle et d'une forme qui découle des techniques modernes.

Je suis d'accord avec Viollet le Duc, l'architecte/peintre ne doit avoir aucune religion (dogme) mais de la poésie (liberté).¹⁴

14. Michael Barker, *An Appraisal of Viollet-Le-Duc and His Influence*, (The Journal of the Decorative Arts Society, no 16, 1992), 3.

Le marché couvert est alors au milieu de cette controverse : doit-il célébrer la modernité industrielle ou doit-il être caché derrière un langage traditionnel ? Une tension qui reste perceptible dans les ouvrages du XIXe siècle et qui traduit l'inquiétude vis-à-vis de l'efficacité froide des bâtiments métalliques.

Les Halles de Paris

Les Halles de Paris marquent un tournant dans l'histoire des marchés urbains. Elles sont le témoin des avancées techniques et architecturale du XIXe siècle, mais aussi de la transformation profonde du rapport entre commerce et espace public. Les villes se transforment, accordant une importance croissante au commerce et aux bâtiments utilitaires. Le marché couvert devient alors une infrastructure urbaine intégrée à un réseau organisé, au même titre que les bâtiments administratifs, les hôpitaux ou les établissements scolaires. Les espaces centraux, autrefois irréguliers et encombrés, sont restructurés et élargis pour répondre aux exigences d'hygiène et de fluidité de circulation. L'autorité publique veut affirmer son pouvoir en construisant des édifices de grande qualité architecturale. Le marché utilise les nouvelles techniques disponibles, il devient un monument moderne, intégré à la ville et au territoire.



ENTREPOTS FRIGORIFIQUES
DE 1

ENTREPOS

ISOTHERME

ENTRÉE

MACHINE FONCTIONNELLE

Depuis toujours, les marchés structurent les relations entre la ville et son territoire environnant. Ils incarnent des lieux où flux matériels et échanges humains se croisent. Avec l'essor des villes au XIX^e siècle et l'accélération des besoins d'approvisionnement, ces infrastructures ont dû évoluer pour répondre aux exigences croissantes de rationalité, d'efficacité et de contrôle.

15. Sandra Brée, « La population de la région parisienne au XIX^e siècle », dans *Paris, l'inféconde : La limitation des naissances en région parisienne au XIX^e siècle* (Paris: Ined Éditions, 2016), 59

*L'urbanisation et l'industrialisation massives ont profondément transformé les structures démographiques, économiques, culturelles et sociales de la région parisienne.*¹⁵

Au cœur de ces transformations, les Halles de Paris ne se contentent pas d'être un marché : elles deviennent une véritable « machine fonctionnelle », où se rencontrent logistique, territoire et architecture. Étudier les Halles, c'est donc accepter de naviguer entre différentes échelles d'analyse. À l'échelle territoriale, elles s'insèrent dans un réseau dense reliant Paris à son hinterland rural et aux infrastructures de transport modernes. À l'échelle urbaine, elles rayonnent sur l'ensemble de la capitale et structurent la dynamique du quartier environnant. Enfin, à l'échelle architecturale, elles révèlent un microcosme unique, une véritable ville dans la ville.

16. Daniele Campobenedetto, *Architecture d'une histoire : Ou pourquoi faudrait-il sortir du point de vue de l'architecte pour étudier l'architecture urbaine ?*, (Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine, no 30/31, décembre 2014), 59-66.

Les Halles offrent un terrain d'observation exceptionnel pour comprendre ces relations complexes. À cette lecture s'ajoute la dimension sociale, et comme le souligne Michel de Certeau, les espaces ne sont pas seulement le résultat d'une intention architecturale ou d'une stratégie d'aménagement. Ceux-ci sont également façonnés par les usages quotidiens et les détournements opérés par leurs occupants.¹⁶ Cette interaction révèle une double lecture : d'une part comme un système de contrôle imposé par le concepteur, et d'autre part, comme un cadre malléable, réinterprété et subverti par les pratiques. Les Halles ne sont donc pas uniquement un lieu d'échange marchand, mais un espace où s'opère une tension permanente entre *stratégies* d'organisation et *tactiques* d'appropriation.

Ci-contre : Renversement de pommes, 1960

*Au milieu du grand silence, et dans le désert de l'avenue, les voitures des maraîchers montaient vers Paris, avec les cahots rythmés de leurs roues, dont les échos battaient les façades des maisons [...]*¹⁷

17. Émile Zola, *Le ventre de Paris*, (Paris: Gallimard, 2006), 61

Dans le monde préindustriel comme dans le monde antique, une ville ne laissait pas en suspens les questions d'approvisionnement alimentaire, l'enjeu était trop grand. Les Halles de Paris symbolisent l'aboutissement d'une longue réflexion politique sur la bonne méthode pour nourrir une capitale en plein essor démographique et économique. Bien plus qu'un simple marché local, les Halles constituaient un véritable hub logistique à l'échelle nationale.

Une capitale en pleine expansion

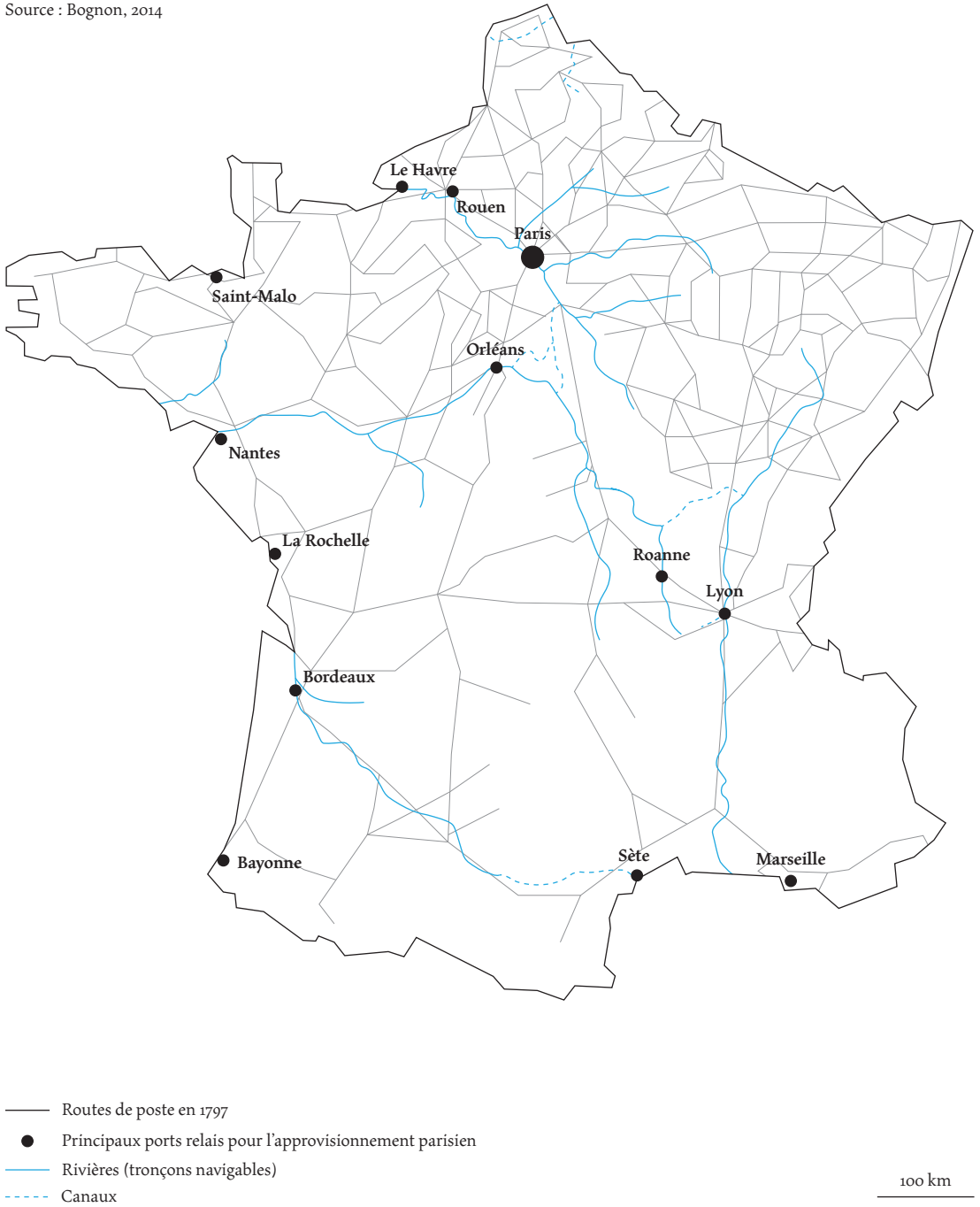
*On sait que le trait majeur de l'histoire de Paris au XIXe siècle est son explosion démographique due au mouvement continu des migrations provinciales : la population de la capitale quintuple en un siècle.*¹⁸

18. Fabrice Laroulandie, *Les ouvriers de Paris au XIXe siècle*, (Paris: Éd. Christian, 1997), 9

La population parisienne passe d'environ 550 000 habitants en 1801 à plus de 2,6 millions en 1901. Cet essor démographique impose la refonte totale du système d'approvisionnement alimentaire. Les marchés traditionnels dispersés dans la capitale ne parviennent ni à répondre aux exigences sanitaires et organisationnelles ni à l'ampleur de la demande croissante.

Routes et voies navigables en France à la fin du XVI^e siècle :

Source : Bognon, 2014



La construction des Halles constitue une réponse technique et politique ambitieuse à ce défi. Situé au cœur de la capitale, elles deviennent un point nodal stratégique où les produits agricoles affluent avant d'être redistribués dans les différents quartiers de Paris. Cette époque est marquée par une centralisation extrême, lisible entre autres dans le développement d'un réseau de transports polarisé par la capitale, dont les bases avaient déjà été posées sous l'Ancien Régime.

Paris et son hinterland sous l'Ancien Régime

Au XVIII^e siècle, la monarchie absolue contrôle rigoureusement l'approvisionnement alimentaire de Paris, pour prévenir les soulèvements de la population en cas de disette. Le bureau des subsistances et le département de l'abondance sont gestionnaires et établissent une « politique nationale d'approvisionnement ».¹⁹ Ils surveillent les prix, suivent la production et s'assurent de son adéquation avec la consommation parisienne.

Pour nourrir ses habitants, la capitale repose alors largement sur son hinterland, c'est à dire « la zone adjacente à un centre économique majeur [...] où les activités économiques et, dans une certaine mesure, culturelles, sont polarisées par ce centre. »²⁰ Toujours sous l'Ancien Régime, cette zone est structurée par un réseau complexe qui repose sur une combinaison de routes et de voies fluviales. La Seine et les canaux sont utilisés pour le transport de marchandises volumineuses ou pondéreuses, et les charrettes assurent la distribution fine au sein de la ville.

Ce réseau permet à chaque type de denrée d'arriver depuis sa région d'origine, les grains et céréales proviennent de l'Île-de-France, de la Champagne et de la Brie. Les fruits et légumes sont acheminés depuis les régions maraîchères les plus proches. Les viandes sont transportés sur de plus longues distances depuis la Bretagne, la Normandie ou le Limousin, parfois même avec des animaux arrivant sur pied. Enfin, les produits de luxe sont importés depuis des régions plus lointaines, voire le sud de la France, pour satisfaire une clientèle aisée.²¹

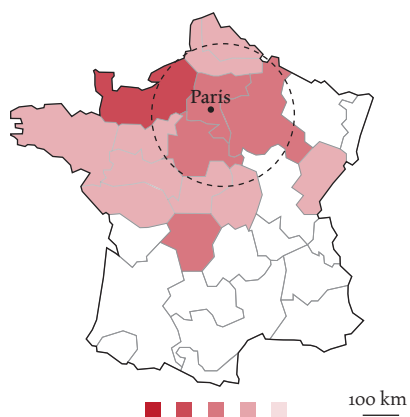
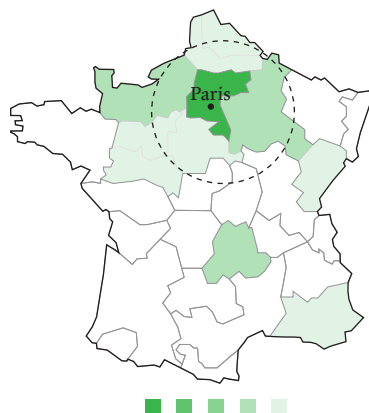
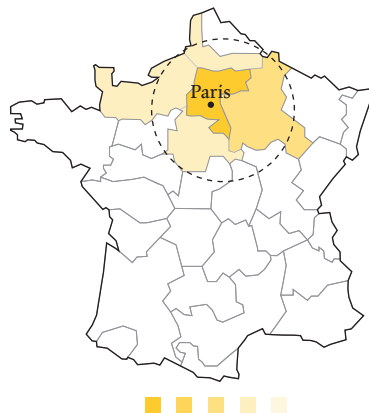
19. Sabine Bognon, « Nourrir Paris : trajectoire de l'approvisionnement alimentaire de la métropole capitale, de la fin de l'Ancien Régime à nos jours », (*Géocarrefour* 90, no 2, décembre 2015), 163

20. Eugene Van Cleef, « Hinterland and Umland », (*Geographical Review* 31, no 2, avril 1941), 308

21. Sabine Bognon et al., « Approvisionnement alimentaire parisien du XVIII^e au XXI^e siècle : les flux et leur gouvernance. Récit d'une trajectoire socioécologique », (*Natures Sciences Sociétés* 26, no 1, juin 2018), 21

Approvisionnement de Paris à la fin du XVIe siècle en pain et céréales, en produits carnés et en fruits et légumes :

Source: Bognon, 2014.



- > 50 % aire préférentielle
- 25 - 50 % aire auxiliaire
- 10 - 25 %
- 1 - 10 %
- < 1 %
- aire résiduelle
- ne contribue pas
- Pain et céréales
- Fruits et légumes
- Produits carnés
- Hinterland de 200km



Les charrettes stationnant devant les Halles

La remise en question

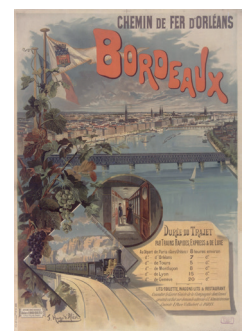
Plusieurs facteurs vont progressivement remettre en question ce système centralisé géré par l'État. D'une part, les infrastructures de transport, encore limitées et souvent inefficaces, n'arrivent pas à répondre à la croissance rapide de la capitale. D'autre part, les transformations politiques et économiques redéfinissent les logiques d'approvisionnement. A partir des années 1790, les idées libérales favorisent une ouverture économique et une intensification agricole, marquée par des progrès techniques et les débuts de l'industrialisation. Finalement, la révolution abolit les anciennes structures de régulation royale, laissant plus d'autonomie aux commerçants. Cette période annonce une transition vers une organisation plus ouverte et complexe, préfigurant les défis auxquels les Halles devront faire face.

22. Sabine Bognon, Approvisionnement alimentaire parisien, 21

La révolution du chemin de fer

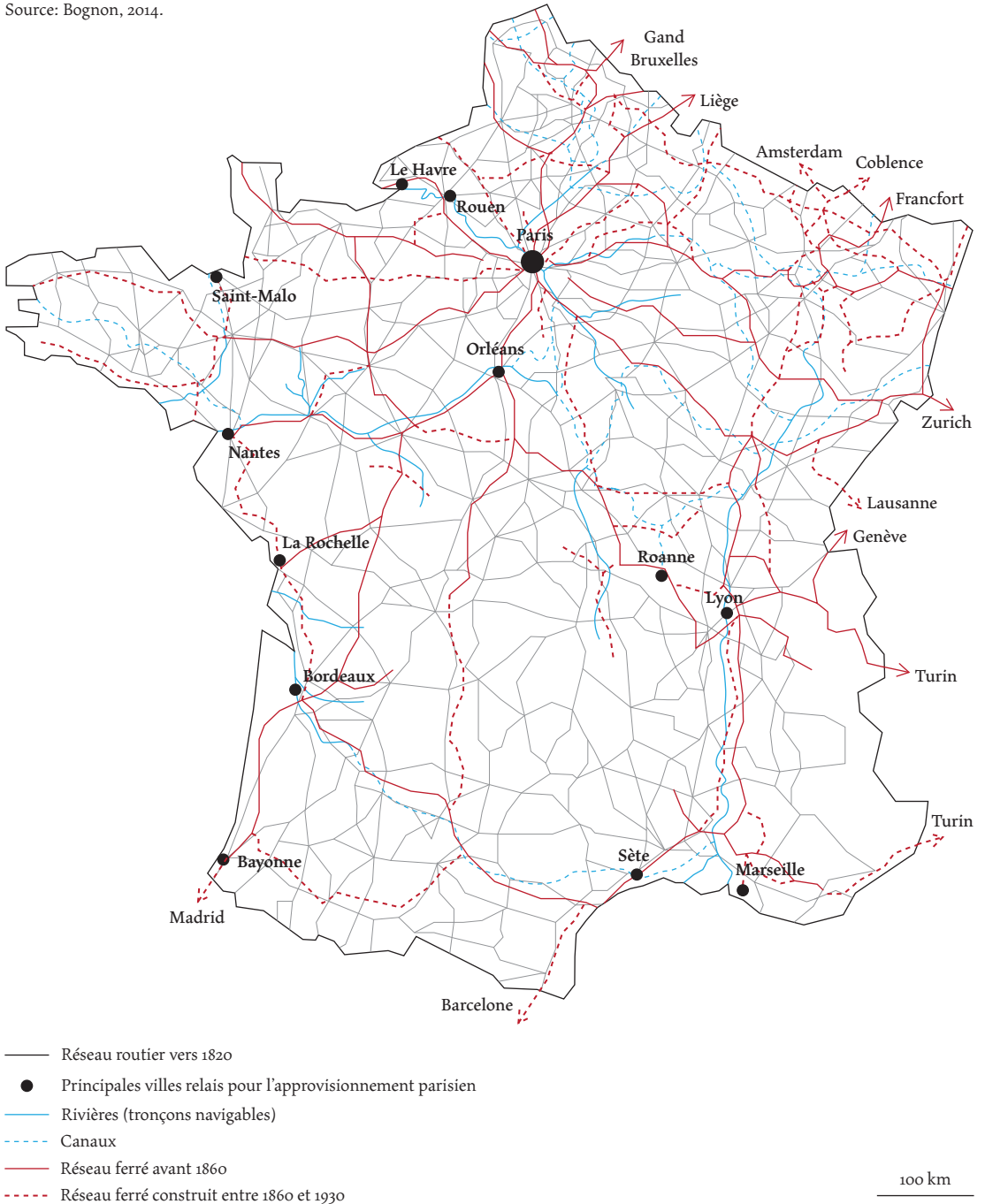
La construction du projet de Baltard, avec ses douze pavillons, est l'aboutissement de dix années de réflexions et de reprises successives du projet. Le développement s'inscrit dans une époque marquée par la révolution des transports, grâce à l'expansion du réseau ferroviaire centré sur la capitale et au renforcement des infrastructures routières et fluviales existantes. Cette nouvelle dynamique a permis d'élargir le rayon d'approvisionnement de Paris : à cette époque, 70% de l'approvisionnement alimentaire parisien provient d'un rayon de 250 km autour de la capitale, contre 200 km au XVIIIe siècle.²²

En 1897, Bordeaux n'est déjà plus qu'à 8h de Paris.



Réseaux routier, ferroviaire et navigable en France dans la deuxième moitié du XIXe siècle, intensification et internationalisation de la polarisation infrastructurale de la capitale :

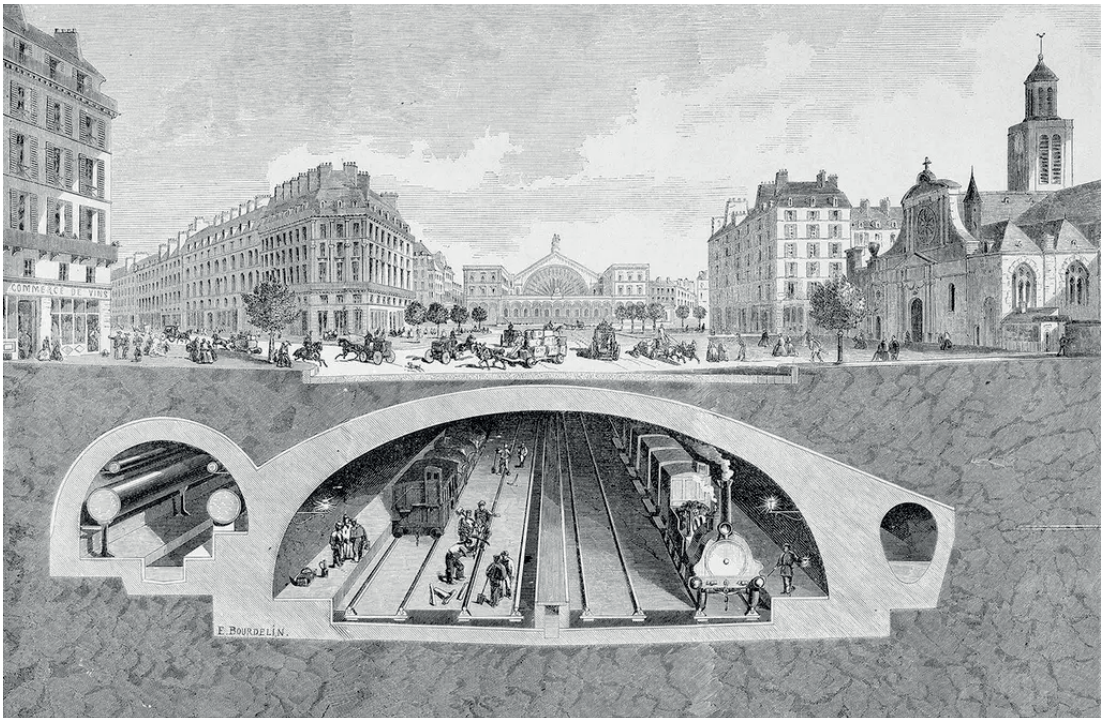
Source: Bognon, 2014.



Le chemin de fer est la véritable révolution de cette époque. C'est elle, dans les années 1850, qui a profondément modifié la dynamique d'approvisionnement. Des gares sont construites, rénovés, et tous Paris est désormais desservi. De nombreuses voies ferrées sont construites, et même si le projet de desserte ferroviaire du sous-sol des Halles ne verra jamais le jour, les flux territoriaux sont mieux accueillis. Il faut néanmoins retenir l'Arpajonnais, une solution partielle de train-tramway mise en place de 1894 à 1936, reliant le Sud de Paris au centre-ville. Cette politique, entre autres, témoigne de la volonté de connecter les Halles à son hinterland et le souhait d'acheminer les denrées directement aux pavillons.

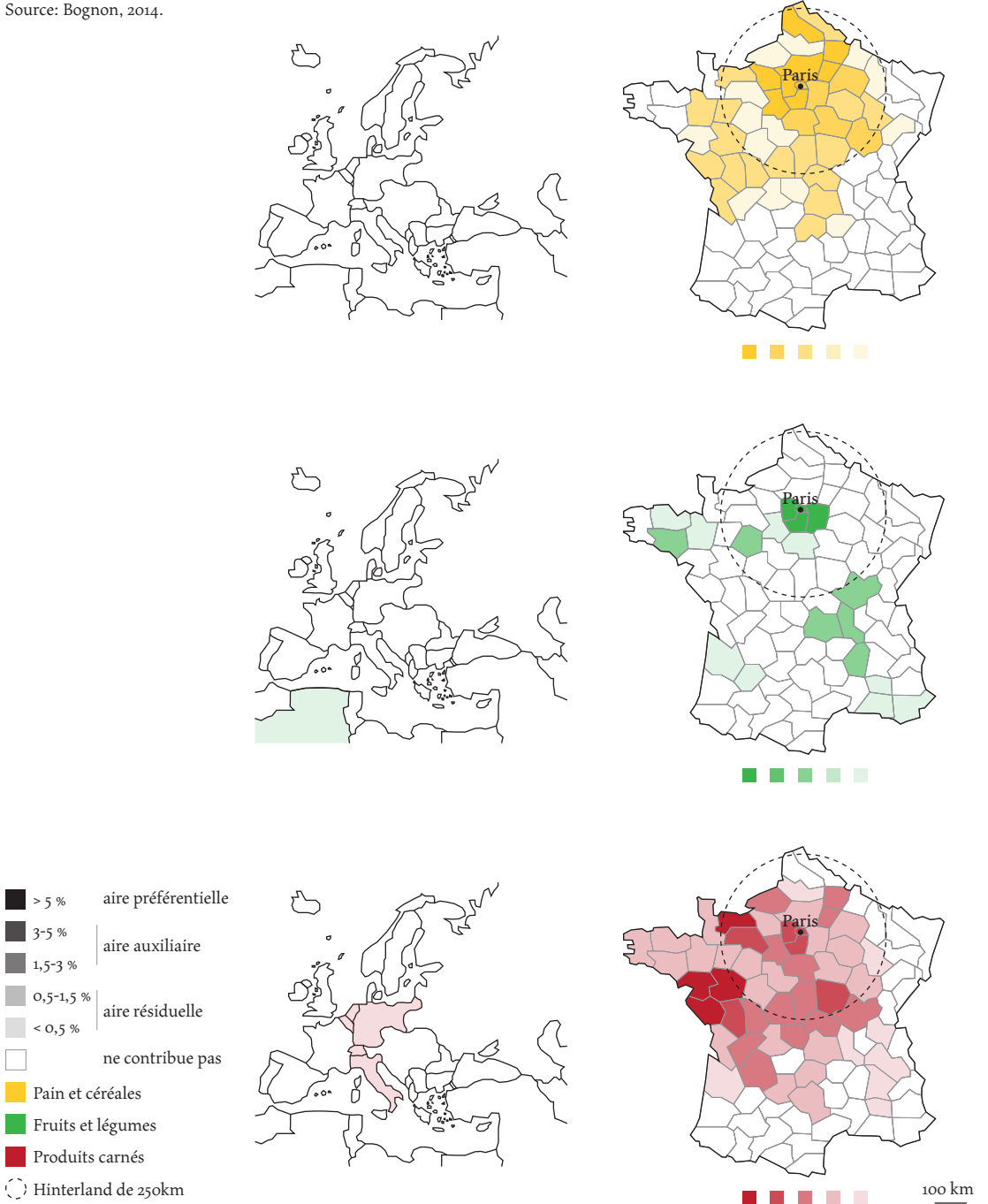
Ces changements ont eu des répercussions significatives sur la conception du projet, nécessitant des adaptations pour gérer des volumes de marchandises toujours plus importants et diversifiés. Cette première phase de transformation territoriale préfigure le rôle qu'aura les Halles dans l'organisation urbaine ainsi que dans les circuits de réception et de redistribution des denrées.

Le projet de chemin de fer souterrain de la Villette aux Halles centrales
Gravure dans l'hebdomadaire *Le Monde Illustré*, n° 213 du 11 mai 1861, page 301.



Approvisionnement de Paris à la fin du XVIIIe siècle en pain et céréales, en produits carnés et en fruits et légumes :

Source: Bognon, 2014.



En plus d'être devenu un hub logistique à l'échelle territoriale, les Halles constituent un point de bascule où les flux massifs sont redistribués à l'échelle de la ville. La nuit, le commerce était dédié au marché de gros et repartait dans toute la capitale. Au petit matin, le marché de détail prenait le relais pour approvisionner les habitants du quartier.

Lorsque les marchandises arrivent aux Halles, elles sont déchargées et triées, puis revendues. Cette double fonction - réception et redistribution - repose sur deux dynamiques complémentaires : une organisation spatiale précise au sein des pavillons, pour optimiser la vente, et une intégration dans le tissu urbain environnant.

La transformation de Paris

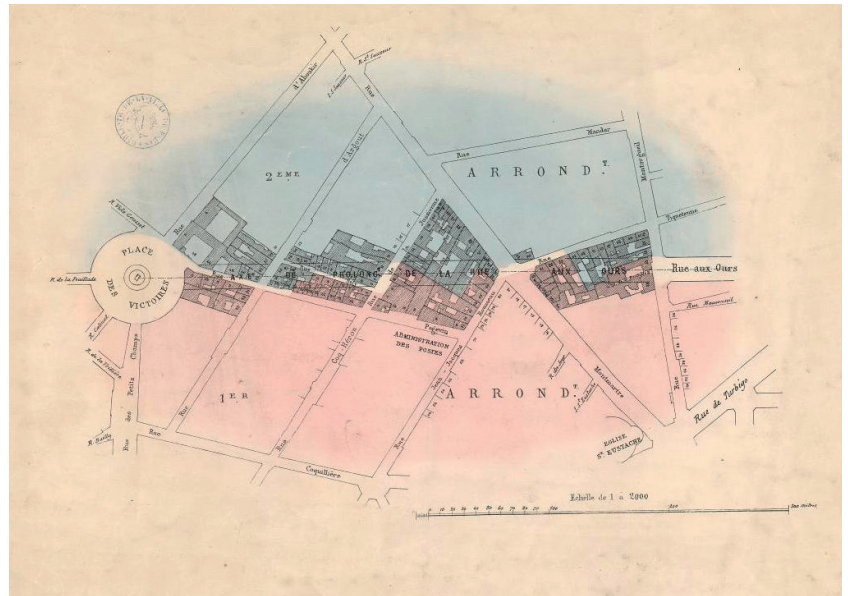
Les projets d'urbanisme menés par le baron Haussmann au XIXe siècle ont profondément transformé Paris et le quartier des Halles. Il ne voyait pas la ville uniquement comme un espace à embellir, mais également comme un organisme fonctionnel, où les artères devaient faciliter l'écoulement des flux : population, marchandise, air et eau. Haussmann était grandement inspiré par les théories hygiénistes et voulait aérer Paris, désenclaver les quartiers anciens et mieux connecter les différents pôles économiques. Cela passait par la facilitation d'accès aux gares, alors en pleine expansion, et l'amélioration de la circulation entre les quartiers.

23. Franck Boutté, Benoît Jallon et Umberto Napolitano, *Paris Haussmann: Modèle de ville* (Paris: Pavillon de l'Arsenal, 2020), 10

Ces transformations s'accompagnent de chantiers gigantesques. Le plus important d'entre eux est sans doute la refonte du réseau viaire : au total, 64 kilomètres de nouvelles voies seront percés. En parallèle, de nombreux édifices publics sont transformés : le Palais de Justice est entièrement rénové ; le Louvre est achevé ; les Tuileries sont réhabilitées ; le nouvel Opéra est construit par Charles Garnier et les abattoirs de Mérindol et Janvier voient le jour à la Villette.²³

Dans cette vague de transformation, les Halles de Baltard s'imposent comme un projet emblématique de cette nouvelle modernité urbaine. Autour du projet, les percées, comme le prolongement de la rue aux Ours, qui devient en 1858 la rue Étienne Marcel, illustrent l'ambition de désengorger et de fluidifier les flux. Ces artères permettent à la fois de faciliter l'arrivée des marchandises, de désaturer les petites rues médiévales qui prédominaient le quartier ou encore de faciliter la redistribution des denrées.

Ces nouvelles voies ne sont pas de simples rues, elles deviennent des canaux logistiques, pensées comme des couloirs fonctionnels, des artères vitales, qui permettent aux Halles de jouer pleinement leur rôle de machine distributive.



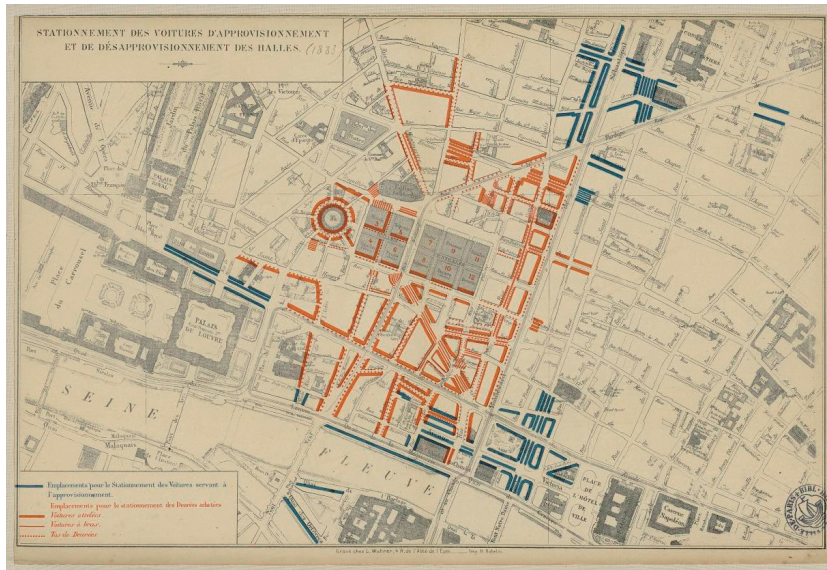
Ouverture de la rue Étienne-Marcel entre la place des Victoires et la rue Montorgueil. Plan parcellaire. Source : Bibliothèque de Paris

Le quartier, ou l'interface entre territoire et pavillons

En tant qu'espace d'échange et de transit, le quartier tout entier était organisé avec précision pour faciliter l'arrivée des marchandises, le stationnement, le déchargement et la redistribution. Les Halles ont été conçus pour optimiser ces mouvements. Un des principaux avantages réside alors dans la répartition du programme, où chaque pavillon accueille un type de denrées et sépare naturellement les flux.

Avant toute chose, les charrettes traversent Paris et entrent dans le quartier en fonction de leur provenance, ou de leur destination. Chaque type de denrée dispose d'un endroit de déchargement spécifique, afin d'optimiser la livraison vers le pavillon approprié. Une fois les marchandises déposées, les charrettes vont se garer plus loin, parfois même à l'extérieur du quartier, le temps que les producteurs vendent leurs produits. Les acheteurs en gros peuvent alors venir se stationner aux alentours des pavillons pour faciliter le chargement et optimiser le cycle de redistribution.

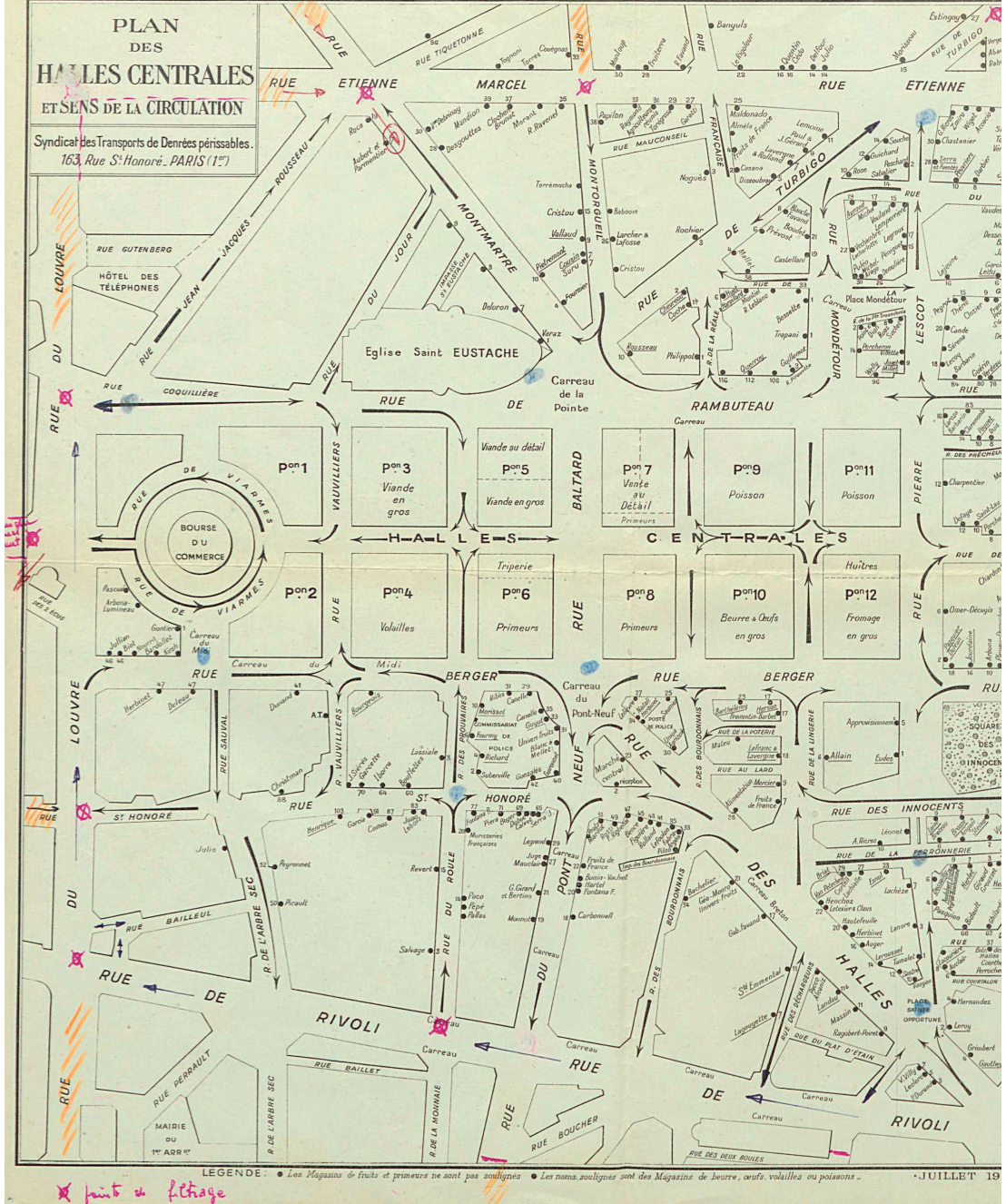
Avec la disparition du chemin de fer l'Arpajonnais et l'essor du transport par camion, la dynamique du quartier évolue. Les camions remplacent progressivement les charrettes et une nouvelle organisation



Stationnement des voitures d'approvisionnement et de désapprovisionnement des Halles, Source : Archives de Paris, 1883

Plan des Halles et sens de la circulation du syndicat des transports des denrées périssables,
 Source : Archives de Paris, 1937

Archives de Paris. Tous droits réservés.



✕ point de pèlage

spatiale, avec une gestion encore plus rigoureuse du trafic, est nécessaire. Les camions suivent des itinéraires précis, définis par les règlements de la préfecture de la Seine. Les véhicules doivent attendre à des points de filtrage avant de pénétrer dans le quartier, souvent à partir de 23 heures. Comme avant, les denrées sont déchargées directement sur les trottoirs près des pavillons et sont transportées avec des diables jusqu'à l'intérieur. Enfin, le stationnement différencié est encore en vigueur, avec l'alternance entre camions de producteurs et camions d'acheteurs.

L'organisation spatiale rigoureuse du quartier contribue à l'absorption et la redistribution efficace des flux massifs provenant de tout le territoire français. Les rues et les zones de stationnement se transforment en une interface dynamique entre ville et hinterland rural. Cette logique se prolonge même dans les pavillons, où l'organisation spatiale joue un rôle central.

Le ballet incessant et la machine fonctionnelle

En regardant l'aménagement des pavillons, conçue pour optimiser la réception, le tri et la redistribution, le terme « machine fonctionnelle » prend tout son sens. En effet, le système repose sur une efficacité logistique exemplaire. Chaque pavillon, spécialisé dans un type de denrée, permet une organisation claire des flux externes et internes. C'est grâce à cette disposition que les marchandises arrivent rapidement aux étals. Par ailleurs, les allées couvertes sont très larges et facilite la circulation des producteurs, des grossistes et des travailleurs.²⁴

24. Bertrand Lemoine, *Les Halles de Paris: l'histoire d'un lieu, les péripéties d'une reconstruction, la succession des projets, l'architecture d'un monument, l'enjeu d'une cité*, (Paris: l'Équerre, 1980), 161

Cette machine ne se contentent pas de recevoir les denrées mais alimentent l'ensemble de la capitale. Les Halles deviennent le point de départ d'un réseau logistique tentaculaire. Les produits quittent les pavillons pour rejoindre les marchés secondaires des différents quartiers parisiens, mais aussi les petits détaillants, les commerçants locaux, les cafés, les brasseries, les restaurants. C'est un dispositif structurant pour l'ensemble de la ville, fondamental pour nourrir la population. Sans s'en rendre compte, les habitants dépendent de ce mécanisme complexe qui s'active chaque jour au cœur de la ville.

Enfin, en plus de se répandre sur les points de vente dispersés dans Paris, les Halles profitent aux habitants du quartier, lorsque, au petit matin, le marché de détail remplace le marché de gros.

La machine logistique est alors marquée par le rythme du quotidien, répondant aux besoins spécifiques des différents acteurs qui l'animent. Chaque nuit et chaque jour, le même mécanisme redémarre à zéro. Les arrivées nocturnes voient les marchandises affluer, suivies dès l'aube par les premières ventes. Ensuite, les activités diurnes prennent le relais avec la fin du marché de gros et le début du marché de détail. Enfin, les circuits entre les Halles et les points de revente s'activent tout au long de la journée.

Saturation, congestion : adaptation et évolution

Les Halles atteignent rapidement leurs limites face à l'ampleur croissante des flux, et les pavillons, pourtant conçus pour les optimiser, ne suffisent plus à absorber les volumes qui transitent chaque jour. Pour faire face à cette saturation, certaines réponses vont se mettre en place autour des pavillons. Par exemple, le carreau forain va se développer tout autour des pavillons et deviendra l'extension extérieure du marché, occupant les trottoirs et les rues voisines, dans la continuité des pratiques remontant au XIIe siècle.²⁵

25. Guy Chemla, *Les ventres de Paris: les Halles, la Villette, Rungis l'histoire du plus grand marché du monde* (Paris: Glénat, 1994), 74



Le carreau forain un jour de marché

Marchés dans l'état ou proches de l'état d'origine:

1. Carreau du temple, 1863
2. Marché des enfants-rouges
3. Marché aux fleurs, 1874
4. Marché Saint-Germain, 1813
5. Marché Saint-Quentin, 1866
6. Marché Beauvau, 1843
7. Marché de la Chapelle, 1845
8. Marché Secrétan, 1868

Marchés transformés :

9. Halle au blé, 1763
10. Marché des blancs-manteaux, 1811
11. Marché du gros-caillou
12. Marché d'Aguessau, 1723
13. Marché Japy, 1870
14. Marché Saint-Didier, 1867
15. Marché Wagram, 1886
16. Marché Montmartre, 1868
17. Marché Botzaris
18. Abattoirs Villette, 1864
19. Marché de Belleville

Marchés démolis :

20. Marché des prouvaires, 1818
21. Marché Saint-Honoré, 1865
22. Ancien marché Saint-Martin, 1816
23. Marché de l'Ave-Maria.
24. Marché des carmes, 1813
25. Marché des Patriarches, 1828
26. Marché Nicole, 1875
27. Marché Saint-Maur, 1866
28. Marché de la Madeleine, 1824
29. Marché de l'Europe, 1866
30. Marché des Martyrs, 1876
31. Marché Saint-Martin, 1880
32. Marché Saint-Maur, 1829
33. Marché place d'Italie, 1876
34. Marché aux chevaux, 1875
35. Marché de Montrouge.
36. Marché de Grenelle, 1865
37. Marché Necker, 1868
38. Marché de Passy, 1857
39. Marché d'Auteuil, 1867
40. Marché des Ternes, 1868
41. Marché des Batignolles, 1867
42. Marché de la Villette, 1868
43. Marché de Joinville, 1876
44. Marché de Belleville, 1867

Repérage des marchés couverts dans Paris. Plan illustrant les espaces publics parisiens, y compris les monuments et marchés Adolphe Alphand, *Les promenades de Paris*, 1873







Marché aux fleurs sous les
rues couvertes

Le long des trottoirs, aux deux bords, des maraîchers étaient encore là, de petits cultivateurs, venus des environs de Paris, étalant sur des paniers leur récolte de la veille au soir, bottes de légumes, poignées de fruits.²⁶

26. Zola, *Le ventre de Paris*,
61

D'abord considéré comme une pratique de vente illégale, le carreau est progressivement réglementée par des arrêtés préfectoraux et organisé en zones spécifiques. Chaque espace est dédié à un type de produit : les jardiniers-maraîchers, les horticulteurs ou encore les marchandes « au petit tas » s'installent temporairement sur la chaussée pour vendre leur produit. Cette extension permet de désengorger temporairement les Halles, mais l'arrivée des camions aggrave la congestion des rues à un point tel que même cette organisation devient insuffisante.

En parallèle de ces embouteillages, toutes les problématiques liés à l'approvisionnement s'accroissent : le bruit et les odeurs, les rats, ou

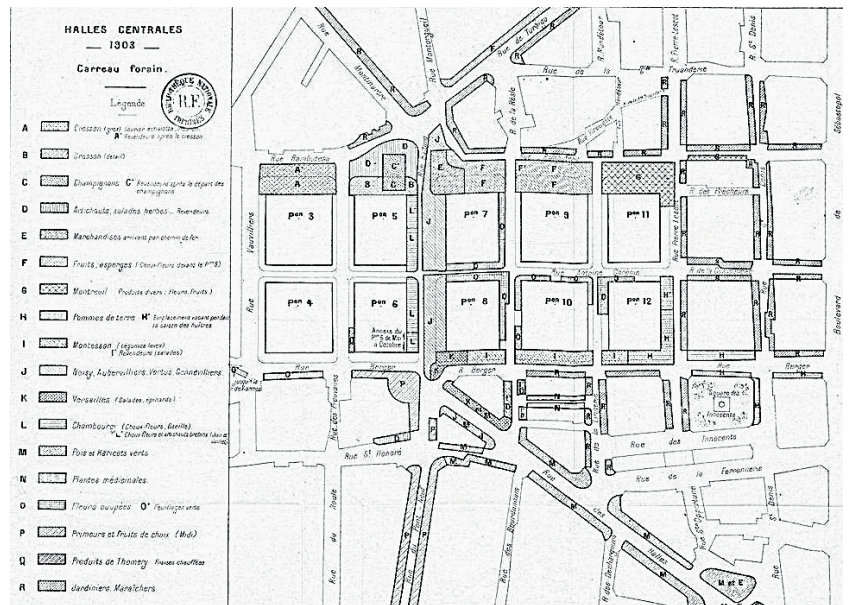


Emballages vides sur le carreau

encore la question des emballages vides. En 1955, ce dernier deviendra un problème majeur car ils représentent 25% du trafic des fruits et légumes, concentré à 70% entre 9h et 10h. Leur manutention est coûteuse et chronophage, mobilise du personnel et ralentit encore plus la circulation dans le quartier. Pour y remédier, le comité d'étude des usagers des Halles propose de créer des points de collecte en périphérie du périmètre de vente, où les détaillants peuvent déposer leurs paniers et cageots consignés.

Ces ajustements successifs ne parviennent pas à enrayer la saturation grandissante. Au-delà de la problématique logistique, cela modifie profondément l'expérience quotidienne des acteurs du marché. Derrière le désordre apparent se cache un écosystème social vibrant où producteurs, grossistes, acheteurs, commerçants et habitants cohabitent, négocient, et s'adaptent sans cesse aux contraintes.

L'évolution et les limites du modèle logistique révèlent une imbrication constante entre les dimensions fonctionnelles et sociales des Halles. Car, en plus de leur rôle de machine distributive, les Halles sont aussi un espace de vie et d'échange, et où les problèmes génèrent de nouvelles formes d'adaptation, d'appropriation et d'interactions.



Plan de l'organisation du carreau forain, 1903

Une leur claire, au fond de la rue Rambuteau, annonçait le jour. La grande voix des Halles grondait plus haut ; par instants, des volées de cloche, dans un pavillon éloigné, coupaient cette clameur roulante et montante. Ils entrèrent sous une des rues couvertes, entre le pavillon de la marée et le pavillon de la volaille. Florent levait les yeux, regardait la haute voûte, dont les boiseries intérieures luisaient, entre les dentelles noires des charpentes de fonte. Quand il déboucha dans la grande rue du milieu, il songea à quelque ville étrange, avec ses quartiers distincts, ses faubourgs, ses villages, ses promenades et ses routes, ses places et ses carrefours, mise tout entière sous un hangar, un jour de pluie, par quelque caprice gigantesque.²⁷

27. Zola, *Le ventre de Paris*, 59-60

Une ville dans la ville

Les Halles sont un véritable théâtre social, un carrefour où convergent des flux humains, économiques et culturels. Depuis leur déplacement jusqu'à la modernisation par Baltard, les Halles ont façonné le tissu urbain et ont été façonnés en retour, par la société qui les anime. En 1937, on estime à 60 000 personnes y travaillant quotidiennement – forts, gardiens, porteurs, surveillants, mandataires, conducteurs, titulaires de places – elles forment une société miniature régie par des codes, des hiérarchies et des dynamiques propres.²⁸

28. René Clozier, « Le mécanisme de l'approvisionnement de Paris: Les Halles centrales », (*L'information géographique* 2, no 2, 1937), 61



Robert Doisneau,
Marchandes des Halles, 1953

29. Steel, *Le ventre des villes*,
180

Ce marché constituait une ville à l'intérieur de la ville avec sa population, ses coutumes, ses règles, ses tavernes et même ses horloges.²⁹

A l'image d'un gouvernement, pour un pays, ou d'une mairie, pour une ville, les Halles sont placées sous contrôle : celle de la préfecture de la Seine et de la préfecture de Police. Ces institutions assurent la perception des taxes, le respect des règles sanitaires, la régulation des flux et la gestion d'éventuels conflits.



Doisneau, *Marchande au petit tas*, 1957



Doisneau, *Rue du Pont-Neuf*, 1952

Une hiérarchie fonctionnelle, du régulateur au clochard

Les mandataires, régulateurs du marché : ils sont environ 600 et constituent le pilier central de la vente. Ils doivent verser un cautionnement et répondre aux autorités municipales, en plus de vendre toutes les denrées envoyées à leurs noms. En théorie, ils représentent une région spécifique, et doivent visiter les producteurs chaque année. En pratique, ils délèguent souvent ce rôle à des rabatteurs locaux, chargés d'assurer l'acheminement des marchandises.

Les approvisionneurs, maîtres du carreau : ils opèrent principalement sur le carreau forain et sont spécialisés dans les fruits et légumes. Légalement, ils sont censés acheter les marchandises qu'ils vendent, mais en pratique, ils agissent comme intermédiaires et touchent des commissions.

Les producteurs et les dames de la Halle : les producteurs ont deux options, ils peuvent vendre directement leur marchandise ou déléguer cette tâche à des vendeuses reconnues par l'inspecteur des Halles. Ces figures emblématiques, appelée « dame de la Halle », participent activement à la vie sociale et économique du marché.

Les commissionnaires, commerçants indépendants : ils tiennent boutique dans le périmètre des Halles sans occuper de place officielle dans un pavillon ou sur le carreau. Ils opèrent souvent en marge du système formel mais restent essentiel pour assurer la fluidité des flux, en étant souvent l'intermédiaire entre producteur et acheteur.

Les forts, force brute des Halles : ils incarnent une corporation emblématique et gèrent les tâches les plus physiques. Ils déchargent la marchandise, ils organisent les lots et parfois perçoivent certaines taxes. Pourtant, leur rôle va se réduire progressivement à une simple supervision des « renforts », souvent des clochards employés pour le portage.

30. Zola, *Le ventre de Paris*,
50

*Le trottoir s'était peuplé ; une foule s'éveillait, allait entre les marchandises, s'arrêtant, causant, appelant.*³⁰

Les Halles sont régies par une hiérarchie sociale complexe, où chaque groupe a sa place et son rôle. Les interactions entre ces différents acteurs sont codifiées, mais aussi empreintes d'une familiarité propre à ce milieu de travail intense. Les Halles forment un théâtre social où se joue chaque jour des scènes de négociation, de tension et d'entraide.

Comme au théâtre

Le marché central de la capitale est un véritable théâtre de la vie parisienne, un lieu de rencontre et d'échange qui ne dort jamais.

Les Halles, pour les Parisiens, c'est avant tout un quartier, avec en son cœur un marché entouré d'une constellation de cafés, restaurants et bistrotts qui participent pleinement à la vie sociale du quartier. Le plus célèbre d'entre eux, Au Pied de Cochon, ouvert en 1947, est devenu emblématique de l'atmosphère des Halles. La nuit, ce lieu s'anime d'une vie particulière. Les cafés ne désemplissent pas, les restaurants servent jusqu'à l'aube, on y vient manger de la soupe à l'oignon avant de se coucher ou avant d'aller travailler. C'est un monde à part, avec ses codes et ses habitudes.

Il y avait une cohabitation entre le grand monde parisien, ces noceurs sortant d'une nuit de beuverie, et la blouse, celle des travailleurs des Halles.³¹

31. Loïc Bienassis, *Promenade d'antan aux Halles de Paris avec ses travailleurs, ses noceurs et ses bonnes adresses*, L'INA éclaire l'actu, 28 septembre 2023



Doisneau, *Portrait de la danseuse Zizi Jeanmaire et son mari*, 1952



Jean-Phillipe Charbonnier,
Au pied de cochon, 1950

La diversité sociale est une caractéristique marquante des Halles. Ouvriers, commerçants, noctambules et bourgeois s’y côtoie, créant un mélange unique dans le Paris de l’époque. Malgré cette apparente harmonie, les Halles ne sont pas exemptes de tensions. Caractéristique de ce lieu, les conflits pour l’espace, les négociations entre groupes d’usagers et les rivalités professionnelles font partie intégrante de la vie quotidienne.

Écoutez un blasphème : La Bruyère, La Rochefoucauld, sont des livres bien communs, bien plats, en comparaison de ce qui se pratique de ruses, de finesses, de politique, de raisonnements profonds, un jour de marché à la halle. Aussi remarque-t-on bien de la différence entre l’homme qui a vécu et l’homme qui a médité.³²

32. Diderot, *Œuvres complètes*, éd. Assézat et Tournoux, t. 4 (Paris: Garnier Frères, 1875), 99.

L’espace subverti : stratégies vs tactiques

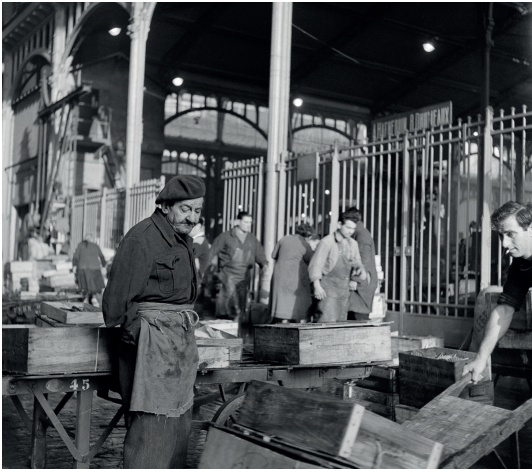
De Certeau distingue les stratégies et les tactiques. Dans le contexte des Halles, l’architecture et l’organisation urbaine officielle représentaient la stratégie, tandis que les usages réels et les détournements par les utilisateurs constituaient les tactiques.

*À une production rationalisée, expansionniste autant que centralisée, bruyante et spectaculaire, correspond une autre production, qualifiée de 'consommation' : celle-ci est rusée, elle est dispersée, mais elle s'insinue partout, silencieuse et quasi invisible, puisqu'elle ne se signale pas avec des produits propres mais en manières d'employer les produits imposés par un ordre économique dominant.*³³

33. Michel De Certeau, *L'invention du quotidien, Arts de faire*, vol. 1 (Paris: Gallimard, 1980)

Les usagers des Halles détournent les dispositifs spatiaux imposés par les planificateurs pour répondre à leurs propres besoins. L'espace est constamment redéfini par les pratiques quotidiennes. La métaphore de la machine trouve ici une résonance particulière : les Halles, conçues comme un mécanisme aux rouages réglés par les planificateurs, peuvent se régler selon l'usage, à l'image d'une machine vivante et adaptable. Ici, l'architecture n'est pas perçue comme un système figé, mais comme un cadre activé par les pratiques humaines, révélant la vitalité et la complexité des espaces publics.

Si l'on ose une interpolation, on pourrait avancer que cet espace, approprié et constamment redéfini par les pratiques quotidiennes des usagers, appartient aux habitants. Peut-être est-ce là une manière de définir l'espace public : un lieu où les usages surpassent les intentions initiales des planificateurs, transformant une structure imposée en un espace vivant et partagé. L'accès à ce lieu se fait sans condition, comme le témoigne le rôle des clochards dans ce vaste mécanisme d'approvisionnement. D'ailleurs, c'est aux Halles que ce terme s'est popularisé. En effet, comme dans la plupart des marchés, la cloche était sonné pour annoncer le début et la fin du marché, et les mendiants du centre ville attendaient impatiemment celle marquant la fermeture. Ils pouvaient alors récupérer le reste des denrées invendues, et leur ponctualité face au son de la cloche leur vaudront très vite le surnom clochard. Ainsi, les Halles pourraient incarner, à travers la tension entre stratégie et tactique et la certaine liberté d'usage, une définition vivante de ce qu'est véritablement l'espace public.





Pages précédentes
photo 1 à 12 : Doisneau,
Jean-Philippe Charbonnier
~ 1950



MONUMENT DU PEUPLE

Florent regardait les grandes Halles sortir de l'ombre, sortir du rêve, où il les avait vues, allongeant à l'infini leurs palais à jour. Elles se solidifiaient, d'un gris verdâtre, plus géantes encore, avec leur mâtüre prodigieuse, supportant les nappes sans fin de leurs toits. Elles entassaient leurs masses géométriques ; et, quand toutes les clartés intérieures furent éteintes, qu'elles baignèrent dans le jour levant, carrées, uniformes, elles apparurent comme une machine moderne, hors de toute mesure, quelque machine vapeur, quelque chaudière destinée à la digestion d'un peuple, gigantesque ventre de métal, boulonné, rivé, fait de bois, de verre et de fonte, d'une élégance et d'une puissance de moteur mécanique, fonctionnant là, avec la chaleur du chauffage, l'étourdissement, le branle furieux des roues.³⁴

34. Zola, *Le ventre de Paris*,
67

Les Halles de Paris ne se limitent pas à leur fonction de machine logistique. Elles sont aussi une prouesse architecturale et un manifeste d'innovation. À une époque où le fer et le verre révolutionnent l'architecture, les Halles se sont imposées comme un symbole de modernité. Un nouveau monument pour les Parisiens, affirmant la volonté claire de repenser la ville dans une logique rationnelle et fonctionnelle.

Bien plus qu'une simple machine territoriale, urbaine ou sociale, les Halles et leur succès repose également sur l'impulsion d'une vision architecturale nouvelle. Avant même de devenir un hub logistique, elles sont le fruit d'une conception audacieuse qui réunit innovations techniques et modernité. À une époque où le fer et le verre révolutionnent l'architecture, les Halles s'imposent comme un manifeste d'innovation. Elles symbolisent une transition entre deux visions de la ville : un espace rationnel et fonctionnel, mais aussi un lieu d'expérimentation architecturale. Elles deviennent ainsi un monument du peuple, un marché central où tous les habitants se rencontrent.

Ci-contre : Doisneau, *Structure de Baltard*, 1968

GENÈSE DU PROJET

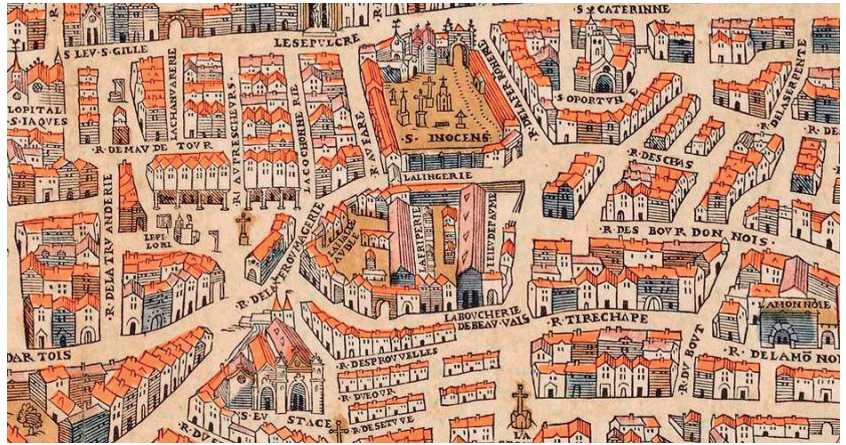
Le marché des Halles trouve ses origines au XIIe siècle, lorsque Louis VI décide en 1137 de transférer le marché de la plaine de grève, devenu insuffisant. Le lieu dit des « Champeaux » est alors choisi, situé au croisement des grandes voies marchandes, entraînant une extension de la ville et fixant durablement le quartier des Halles comme le centre névralgique de l'approvisionnement parisien. Dès le règne de Philippe-Auguste, le marché s'organise autour de bâtiments couverts, sécurisés par la nouvelle enceinte, tandis que l'église Saint-Eustache devient, au XVIe siècle, une limite structurelle de son développement.

« *Je veux que les Halles soient le Louvre du Peuple.* »³⁵

35. cité dans : Lemoine, *Les Halles de Paris*, 41

En 1808, Napoléon Ier a de grandes ambitions. Il envisage d'équiper toute la capitale d'un réseau unifié de marché couverts, dominé par une vaste halle centrale entre le marché des Innocents et la halle au blé. Faute de temps, l'empereur ne verra jamais son projet réalisé. Cependant, face à l'absence de solution pour l'approvisionnement de Paris et les problèmes persistants dans le quartier des Halles, le préfet de Paris, Rambuteau, crée en 1842 la commission des Halles pour étudier un projet de réaménagement. Des architectes se prêtent à l'exercice, parmi lesquels l'ancien prix de Rome Victor Baltard (1805-1874), qui soumettra successivement plusieurs propositions. Il commence par imaginer une première solution hybride, combinant la pierre et le fer en imitant les marchés anglais. C'est ce projet de huit pavillons massifs qui se verra accepté en 1847.

Halles des Champeaux : un emplacement ancien, Détail du plan de Paris dit plan Truschet et Hoyau, établi sous le règne d'Henri II, vers 1550



L'échec du Fort des Halles

Les difficultés émergent dès la construction du premier pavillon, en 1851. Il affiche un style massif et son apparence diffère de ce qui était imaginé à travers les dessins : il s'agit à la fois d'une construction lourde, austère, et peu adaptée aux flux logistiques.

Au lieu d'une légère toiture métallique calée entre quatre bornes de pierre, c'est un bâtiment massif et fermé qui s'offre peu à peu aux regards des parisiens.³⁶

36. Ibid, 120

Les habitants se moquent volontiers de ce pavillon, qu'ils appelleront « Fort des Halles », car il incarne tout ce que l'architecture moderne cherche à éviter. Cela va des allées trop étroites, aux marches qui rendent la circulation des marchandises complexes, ou encore la volumétrie qui étouffe littéralement les usagers. Ces erreurs de conception, bien qu'attribués à Baltard, résultent en réalité des contraintes du cahier des charges. La construction devient un échec autant fonctionnel qu'esthétique.

Leur concepteur, Victor Baltard, n'est pas, loin de là, un grand architecte. Sa première tentative - un pavillon en pierre construit en 1851 - suscite une désapprobation publique si forte qu'Hausmann, alors nouvellement nommé préfet, en ordonne la démolition.³⁷

37. Sigfried Giedion, *Space, Time, and Architecture; the Growth of a New Tradition* (Cambridge, Harvard University Press, 1954), 228



Ci-contre : Hector Horeau, Nouveau Projet de halles centrales pour la ville de Paris

« Les halles centrales de Paris intéressent autant les producteurs que les consommateurs »

Charles Marville, Premier pavillon des Halles centrales, rue de la Tonnellerie, 1866

Cet échec soulèvera des critiques parmi ses confrères architectes, dont certains avait été également missionné pour étudier le problème. Parmi eux, il faut retenir Eugène Flachat, constructeur de la gare de l'Ouest (actuelle gare Saint-Lazare), qui imagine dès le départ un ensemble de pavillons à structures métalliques séparés par des rues couvertes. Hector Horeau, déjà connu pour ses dessins du Crystal Palace, propose d'utiliser le fer dans un projet très audacieux. Celui-ci ira même jusqu'à proposer la construction de six immenses pavillons rectangulaires et parallèles, de très longues portées et situés entre la Seine et le marché des Innocents. Il change ainsi l'emplacement des halles pour faciliter l'approvisionnement par la Seine. Bien que ces idées novatrices soient initialement écartées, elles inspireront en partie la solution finale adoptée par Baltard.³⁸

Néanmoins, des personnages comme Horeau - des hommes qui voient le bon chemin avant qu'il ne soit tracé - ne sont pas inutiles ; ils donnent la première impulsion à ce qui deviendra plus tard la réalité.³⁹

38. Anne Lombard-Jourdan, « Chapitre IV. Les grandes étapes de l'histoire des Halles », dans *Les halles de Paris et leur quartier* (Paris: Publications de l'École nationale des chartes, 2009), 83-111.

39. Giedion, *Space, Time, and Architecture*, 230

Du fer, du fer, rien que du fer !

La visite de Napoléon III sur le chantier, le 3 juin 1853, s'avère décisive. Animé par le désir de faire de Paris une vitrine du progrès et pressé par les critiques des habitants, l'empereur va interrompre immédiatement les travaux et ordonner à Baltard de revoir son projet. Napoléon était influencé par d'autres réalisations architecturales comme la gare de l'Est, où il aurait déclaré avec enthousiasme au préfet Haussmann : « Ce sont de vastes parapluies qu'il me faut, rien de plus ». Par ailleurs, l'impératrice Eugénie, admiratrice du Crystal Palace à Londres, aurait-elle aussi joué un rôle déterminant dans cette décision.

C'est dans ce contexte qu'Haussmann prononce à Baltard sa célèbre injonction : « Du fer, du fer, rien que du fer ! » Le message est clair : la pierre massive et la maçonnerie traditionnelle doivent céder la place aux matériaux industriels, symboles de modernité.⁴⁰

40. Lemoine, *Les Halles de Paris*, 150

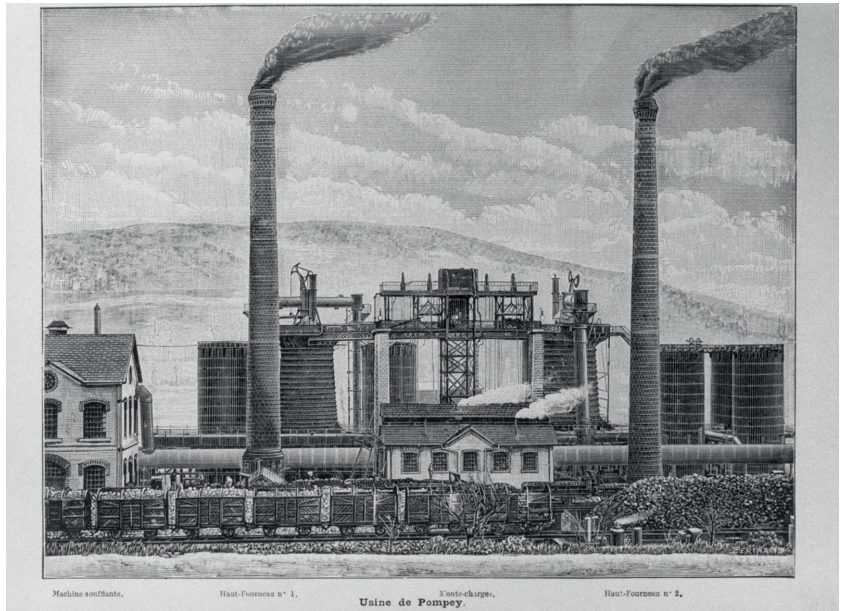
Une véritable révolution architecturale se met en marche : Baltard va développer un nouveau projet, en s'inspirant de ceux des autres concurrents et en s'inspirant des nouveaux bâtiments en fer. L'ambition ne consiste plus uniquement à doter Paris d'un marché central mais également de faire un joyau architectural qui reflète la puissance de la France.

Avancées métallurgiques au XIXe siècle

La métallurgie et l'agriculture furent les deux arts dont l'invention produisit cette grande révolution. Pour le poète, c'est l'or et l'argent ; mais pour le philosophe, ce sont le fer et le blé qui ont civilisé les hommes et perdu le genre humain.⁴¹

41. Jean-Jacques Rousseau, *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, 1754 (Paris: Bordas, 1985)

Les progrès dans les techniques métallurgiques ont radicalement transformé le paysage architectural du XIXe siècle. La fonte et son aspect très rigide se développent, lui permettant d'être utilisée à la fois pour les colonnes porteuses ou les éléments décoratifs. Ensuite, la découverte du laminage, une technique industrielle, qui permet de produire des poutrelles standardisées, est idéale pour les charpentes



Forge de Pompey, près de Nancy, 1872

42. Bertrand Lemoine, « L'architecture métallique sous le Second Empire », (*Revue du souvenir Napoléonien*, n°309, 1980), 36

métalliques. La dernière découverte, le puddlage, est un procédé permettant de décarboner la fonte brute, rendant possible la production d'un fer très résistant et malléable.⁴²

*Pour l'emploi du fer, les architectes français sont en avance sur nous à cet égard, nous devons le confesser, bien que nos usines produisent plus de fer que le reste du monde et que nos ingénieurs furent les premiers à utiliser le fer dans la construction des navires et des ponts.*⁴³

43. cité dans *Ibid.*, 37

L'industrialisation et la production de masse rend le fer plus abordable. En plus de ces avancées, la grève des menuisiers et des charpentiers parisiens de 1845 incite les constructeurs à se tourner vers ce nouveau matériau. Dans ce contexte, contrairement à ce que l'on peut imaginer, la France se trouve à l'avant-garde de l'utilisation du fer, à tel point que même les Anglais vont reconnaître cette supériorité. La citation ci-dessus, d'après la commission parlementaire anglaise envoyée à Paris pour l'exposition universelle de 1855, le témoigne. Ce sont tous ces facteurs réunis qui permettent aux Halles de bénéficier d'une ingénierie métallique en pleine expansion, réduisant les coûts et les délais.

Propriétés du fer et avantages

Parmi les nombreux avantages qu'offrent ces nouvelles techniques, il faut rappeler que les colonnes en fonte permettent de réduire l'encombrement au sol, augmentant la surface utile. De plus, les structures métalliques autorisent de grandes portées et des espaces ouverts lumineux. C'est un matériau qui s'allie d'ailleurs parfaitement avec le verre ; l'un apporte la transparence et la lumière naturelle, l'autre une solidité structurelle et une légèreté visuelle. En plus de tout cela, le fer est incombustible, contrairement au bois. Cela en fait un matériau idéal pour les bâtiments accueillant un public nombreux, comme les théâtres, les gares ou les marchés.

Des références pionnières

À partir de 1820, l'usage du métal se répand dans les charpentes et les combles : les passages et marchés couverts, églises, cathédrales galeries ou bazars s'en équipent. Les premiers à adopter ces nouvelles techniques sont souvent des bâtiments recevant du public et nécessitant une protection contre le feu.

Quelles ont été les raisons qui ont conduit à l'introduction et au développement du fer dans la construction ? Tout d'abord des raisons techniques bien sûr. Le fer et ses dérivés offraient à l'architecture des possibilités et une gamme de qualités que ne possédaient pas la pierre et le bois, les deux matériaux de base à l'époque. La première qualité que lui attribuaient les contemporains était la résistance au feu.⁴⁴

44. Lemoine, L'architecture métallique, 37

Entièrement éclairé par des chandelles, les théâtres figurent parmi les premiers édifices à remplacer leurs charpentes en bois par des charpentes métalliques. En plus de répondre à cette exigence, le fer apporte d'autres avantages que les architectes ne tarderont pas à exploiter. C'est le cas de la bibliothèque Sainte-Geneviève, confiée à Labrousse en 1838, où l'utilisation de ce nouveau matériau permet à la fois de protéger les livres du feu et d'améliorer l'éclairage naturel de la salle. Bien que la charpente ne se distingue pas particulièrement

Édouard Renard, *Nouvelle bibliothèque Sainte-Geneviève, Salle de lecture*, 1851



de celles de son époque, son emploi dans un monument prestigieux donne au fer une nouvelle reconnaissance. Ainsi, la bibliothèque, grâce à la valeur démonstrative de sa charpente métallique, a marqué une évolution vers l'emploi de structures métalliques apparentes.

Les gares deviennent également un terrain d'expérimentation majeur pour le fer. La gare de Lyon en 1855 par Cendrier, la gare d'Austerlitz en 1869 et ses immenses fermes Polonceau de 52m de long, ou encore la Gare du Nord par Hittorf en 1863. L'utilisation du fer se développe rapidement, mais certains bâtiments ne font pas l'unanimité. En regardant la Gare du Nord, Anatole de Baudot s'interroge, «Y'a-t-il donc une architecture des intérieurs et une architecture des façades ?», soulignant le contraste entre la façade extérieure en pierre, classique, et la structure intérieure métallique, fonctionnelle. Le disciple de Viollet-le-Duc ajoutera :

45. Anatole de Baudot, « Halles centrales, restauration du pavillon incendié, supports en fonte » dans *Gazette des architectes et du bâtiment*, 1868-1869, 116

*N'est-il pas singulier de voir une œuvre nouvelle, une création du XIXe siècle, se présenter sous une apparence classique ?*⁴⁵

Rationalisme constructif

L'usage du fer suscite des débats et bouleverse les pratiques. Inspiré par les idées de Viollet-le-Duc, un courant émerge : le rationalisme

constructif. Les rationalistes défendent une architecture adaptée aux matériaux modernes et voient dans le fer une opportunité de construire des projets audacieux et des structures innovantes. Ils envisagent l'architecture comme un système cohérent, où chaque élément trouve sa place.

Quand tu auras étudié et compris ces éléments anatomiques, tu examineras avec bien plus d'intérêt et de connaissance les machines de l'usine : car l'homme, dans l'art de la mécanique, ne fait guère autre chose que d'appliquer ces éléments.⁴⁶

46. Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, *Histoire d'un dessinateur : comment on apprend à dessiner* (Paris: J. Hetzel, 1879), 131

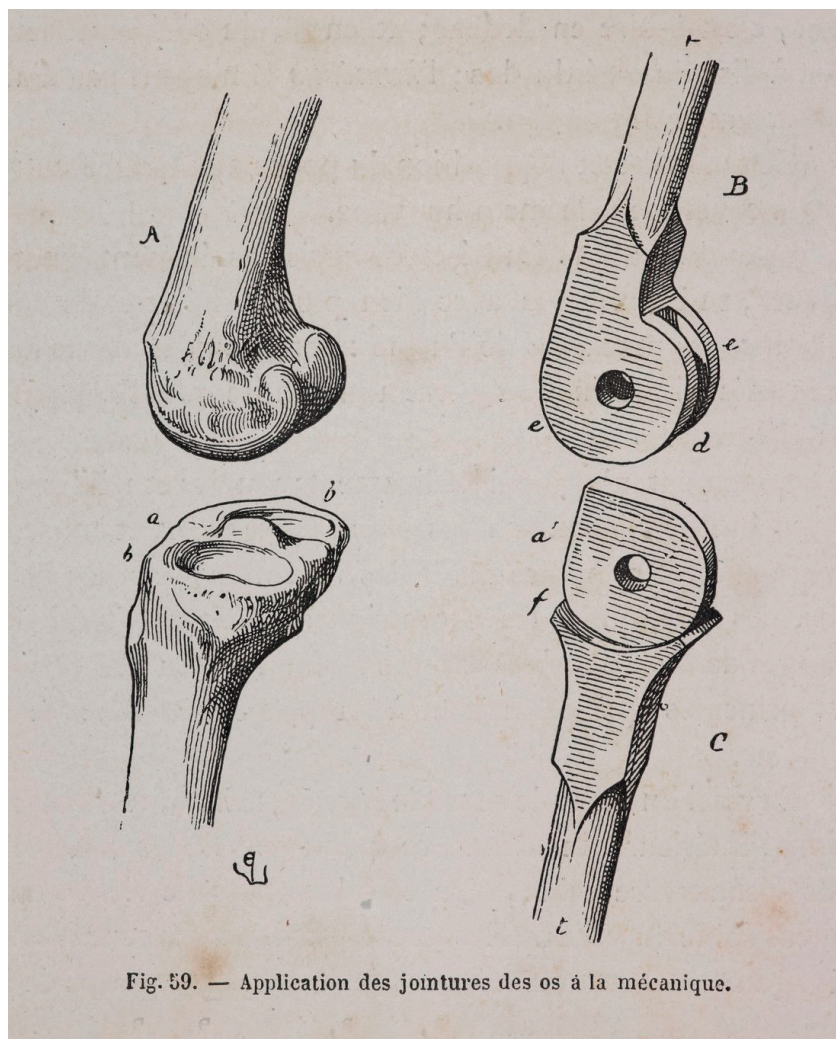


Fig. 59. — Application des jointures des os à la mécanique.

Viollet-le-Duc, *Application des jointures des os à la mécanique*, Ibid, 132

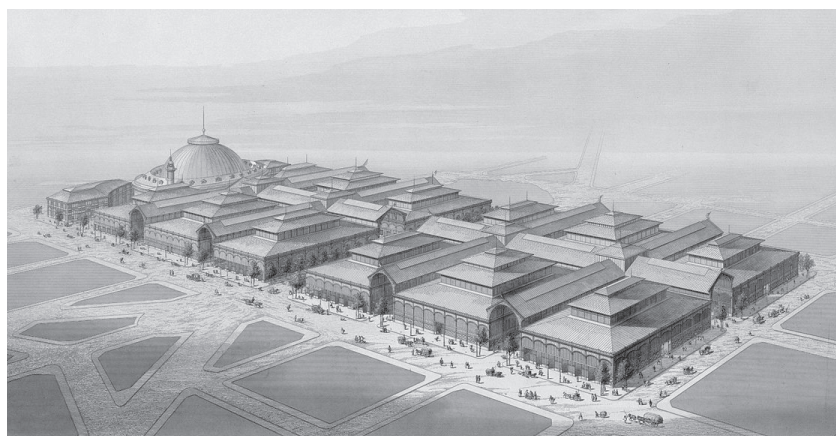
Viollet-le-Duc voit dans ce matériau l'opportunité de libérer l'architecture d'éléments superflus, prônant une économie de moyens et une expression claire de la structure. Cette économie ne concerne ni le budget, ni l'esthétique, mais une pensée rigoureuse où chaque élément est à la fois indispensable et interconnecté. C'est cette interdépendance entre les éléments qui amènera Viollet-le-Duc à établir une relation entre le corps humain et la structure. Dans son livre, il consacre deux chapitres à l'anatomie du corps humain, allant jusqu'à établir des relations entre les articulations des os et les jointures mécaniques.

47. Eugène-Emmanuel
Viollet-le-Duc, *Dictionnaire
raisonné de l'architecture
française du XI^{ème} au
XVI^{ème} siècle*, vol. 8 (Paris:
A. Morel, 1866), 474

*Le style est, pour l'œuvre d'art, ce que le sang est pour le corps humain ; il le développe, le nourrit, lui donne la force, la santé, la durée [...]*⁴⁷

Avec cette métaphore organique, Viollet-le-Duc affirme que le style n'est pas un simple ajout esthétique. C'est une force vitale qui relie et nourrit l'œuvre, assurant un ensemble cohérent. Tout comme le sang circule pour relier les organes et maintenir la vie, le style relie les différentes parties du bâtiment et agit comme un principe structurant.

Ce rationalisme, en rupture avec les traditions classiques, annonce une architecture plus proche des nouvelles réalités techniques et industrielles, telle qu'incarquée dans le second projet soumis par Baltard et Callet.



Vue perspective à vol d'oiseau,
dans : Victor Baltard,
*Monographie des Halles
centrales de Paris* (Paris: A.
Morel, 1863)

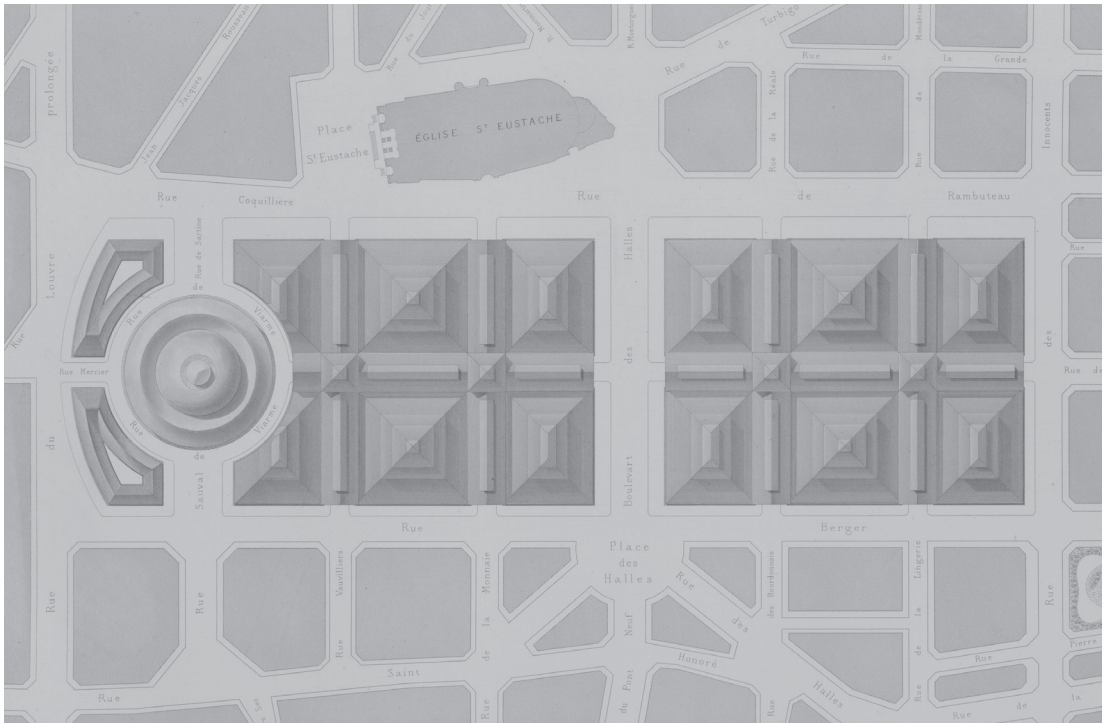
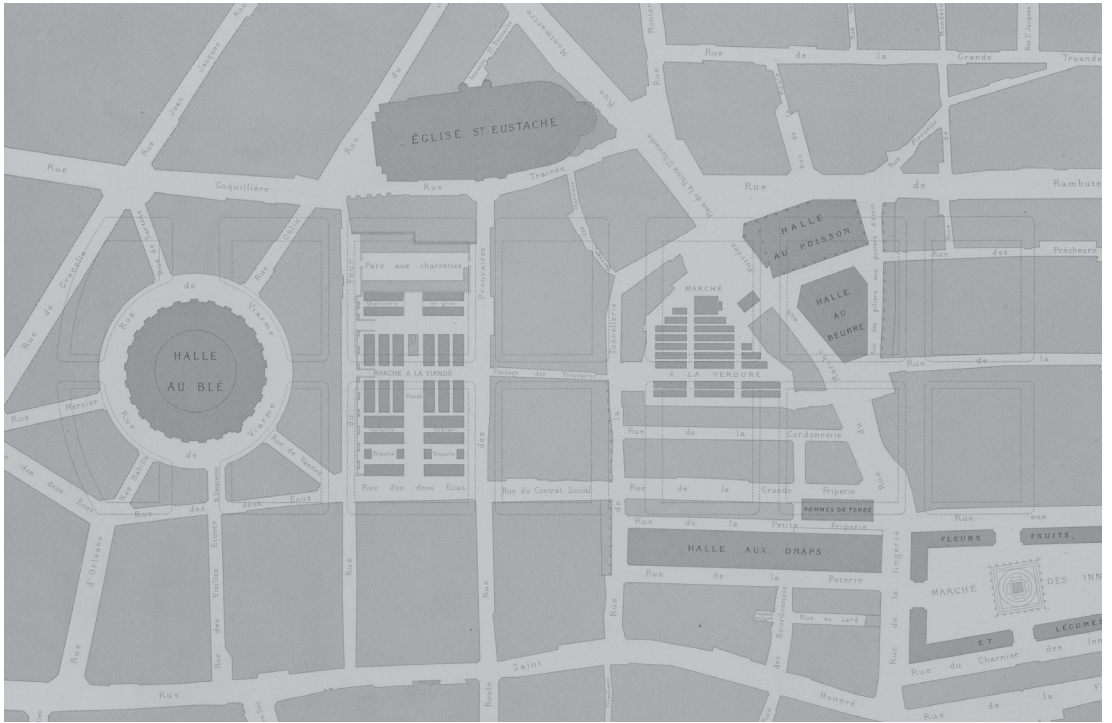
ORGANISATION GÉNÉRALE

Les Halles de Paris s'inscrivent dans un projet global et répondent à une double ambition, satisfaire les besoins d'un marché d'envergure nationale et suivre le programme de modernisation urbaine du Second Empire. De cette volonté naît un ensemble de douze pavillons aux fonctions variées, reliées par des axes couverts. Cet aménagement est d'une ampleur exceptionnelle et s'étend sur près de 40 000 m². Pour mener à bien ce projet, le budget prévisionnel de 15 millions de francs sera largement dépassé, mobilisant pas moins de 800 000 kg de fonte et 2 millions de briques.

Un marché, douze pavillons

Au niveau du plan d'ensemble, la composition par pavillons successifs traduit une démarche de fractionnement de l'espace propre aux traditions des marchés plus anciens, qui avaient pour habitude d'accueillir un type de denrée par halle et par secteur. Les 12 pavillons sont répartis en 2 groupes de 6, de part et d'autre de la rue du Pont-Neuf. Toutes les autres rues qui connectent les pavillons entre eux sont couvertes, permettant de lier tout le projet. Avec une composition par pavillon adaptable à tous types de vente, l'usage de la technique et la forme qui en découle sont cohérentes. Cette organisation, cumulée à l'homogénéité globale des pavillons, s'inscrit tout-à-fait dans la démarche de standardisation et d'industrialisation des Halles.

Ci-contre :
1 - Plan général des anciennes halles.
2 - Plan d'ensemble dans : Baltard, *Monographie des Halles*



Deux dispositifs architecturaux se sont développés : l'arcade, à la fois rappel de l'architecture romaine, mode d'expression privilégié d'une ambiguïté entre ouverture et fermeture, agent d'unification et de liaison entre le marché et la ville, symbole urbain d'une activité commerciale ; le lanterneau surélevé dont les ouvertures munies de persiennes assurent une ventilation et un éclairage contrôlés, et qui révèle de loin la présence d'une vie active. On retrouve ces caractéristiques dans la plupart des marchés construits dans la première moitié du XIXe siècle et jusqu'aux Halles centrales de Baltard dont ils ont été le laboratoire.⁴⁸

48. Lemoine, *Les Halles de Paris*, 40

La forme n'est pas le résultat d'une invention entièrement nouvelle de la part des architectes. Plusieurs hypothèses permettent de comprendre la genèse du projet et les raisons ayant conduit à ce choix. Un premier indice peut être trouvé dans ce tableau le tableau de Canella, qui suggère que la forme des pavillons s'inspire des marchés existants et de leurs prédécesseurs. Par ailleurs, les contraintes liées au règlement de voirie, en particulier celle d'Hausmann, semblent avoir joué un rôle déterminant : respect des alignements, préservation des perspectives et nécessité de laisser respirer le monument préexistant, l'église Saint-Eustache.



Giuseppe Canella, *Les Halles et la rue Tommellerie*, vers 1828



Auguste Renoir, *Les Parapluies*, 1881

Il en résulte des vastes parapluies, qui en plus d'afficher fièrement l'image du progrès technique, insistent sur le rôle tectonique du toit : abriter et éclairer. En outre, la structure métallique, apparente, permet de grandes portées et ouvre l'espace. Les cloisons et les allées deviennent ainsi réglables, grâce à cette modularité du plan.

En plus de ces questions formelles, le projet facilite l'usage et accueille correctement la fonction. La notion de flux, comme vue précédemment, est cruciale. La distribution en quadrillage assure la porosité du site : on peut y entrer et en sortir de tous les côtés et éviter les engorgements. Les axes couverts constituent des voies de circulations internes où les denrées peuvent circuler lors de la livraison, et où les acheteurs peuvent faire sortir leur marchandise. Avoir un pavillon pour la boucherie, le poisson ou les légumes améliore la lisibilité pour les usagers et facilite la gestion sanitaire, et encore une fois l'usage et la fonction deviennent un moteur principal dans la conception du projet.

Innovations mécaniques

En termes de confort, les Halles se distinguent par l'intégration judicieuse d'innovations mécaniques. La ventilation et l'éclairage, entre autres, influencent la conception et répondent à plusieurs exigences : protéger les denrées, améliorer l'expérience et les conditions thermiques, et maximiser la lumière naturelle tout en introduisant un vaste réseau d'éclairage au gaz. Avec plus de 1300 becs de gaz répartis entre les sous-sols, les pavillons et les rues couvertes ou même sur le carreau forain, les Halles incarnent l'ambition technique du Second Empire.⁴⁹

49. *Les Halles de Paris : vie et transformations d'un espace économique (1135-1974)*, Archives de Paris

50. Reyner Banham, *The Architecture of the Well-Tempered Environment*, (London: Architectural Press, 1984), 11

Il aurait été évident depuis longtemps que l'art et l'activité de création de bâtiments ne sont pas divisibles en deux parties intellectuellement distinctes - les structures, d'une part, et les services mécaniques, d'autre part.⁵⁰

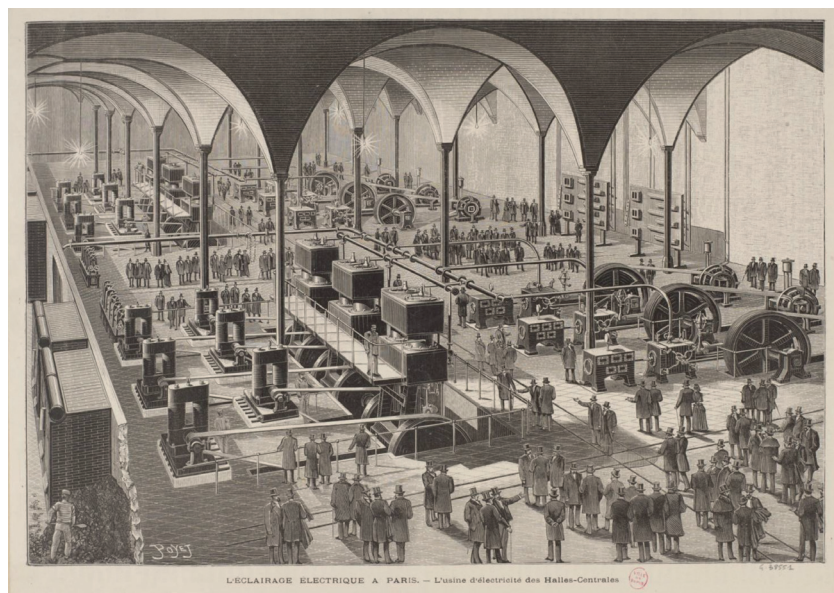
Bien avant que Reyner Banham ne critique la séparation entre architecture et technique, les Halles démontrent que ces deux domaines

sont intrinsèquement liés. La nécessité de ventiler et d'éclairer influencent directement la forme, comme en témoignent les toitures à lanterneaux, idéales pour capter la lumière et évacuer la chaleur. L'idée que la technique soit un moteur des grandes évolutions n'est pas nouvelle. Il n'a d'ailleurs pas fallu attendre la publication de *L'architecture de l'environnement bien tempéré* pour s'en rendre compte. Francis Bacon, en 1620, soulignait déjà l'impact décisif d'inventions (à cette époque : imprimerie, boussole, poudre à canon etc.)

*D'où sont venus ces changements tellement innombrables que jamais empire, secte, où étoile n'aura exercé sur les affaires humaines plus grand pouvoir et influence que ces inventions mécaniques ?*⁵¹

51. Francis Bacon, *Novum organum*, 1620 (Paris: Hachette, 1857), 73

Même si l'éclairage au gaz finira par montrer ses limites, une preuve supplémentaire peut placer les Halles au statut de laboratoire d'innovations. En 1883, le conseiller municipal du quartier, Alfred Lamouroux, présente une commission pour « améliorer l'éclairage des Halles et ses abords ». A l'époque, le passage du gaz à l'électricité est très lent, et ce dans toute la capitale. Alors, pour tester les nouvelles techniques, le conseil municipal choisira le site des Halles pour la

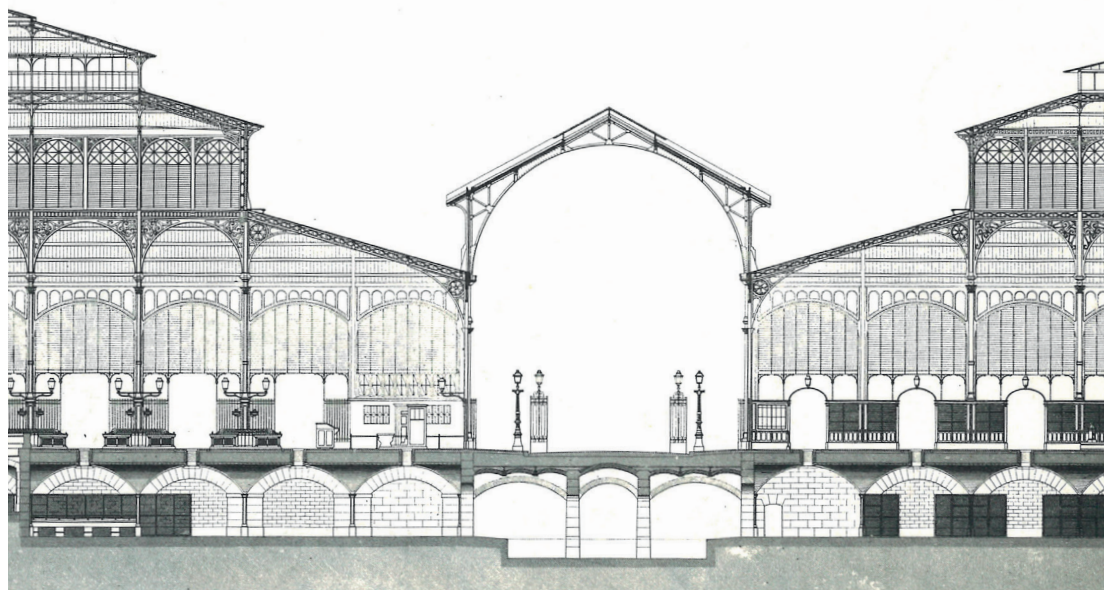


Louis Poyet, *L'éclairage électrique à Paris, l'usine d'électricité des Halles centrales*, vers 1880

construction d'une usine de fabrication d'électricité. En outre, cela permet au marché de nuit de profiter d'un meilleur éclairage. L'usine des Halles est inaugurée le 1er décembre 1889, la même année que l'exposition universelle, permettant à Paris d'afficher toute sa modernité.

À nouveau, on veut que le cœur de Paris soit perçu comme une vitrine du progrès français. La répétition harmonieuse des pavillons crée un ensemble unifié, auxquels s'ajoutent une série d'ornements rappelant la tradition décorative et la finesse technique. Tout cela offre un jeu de perspectives aux passants, qui remarque l'enfilade depuis les rues environnantes. Cette mise en scène devient presque théâtrale, valorisant le spectacle du commerce et de l'abondance.

Corps de l'est, coupe suivant l'axe des pavillons, dans : Baltard, Monographie des Halles



LES PAVILLONS

L'ombre, sommeillant dans les creux des toitures, multipliait la forêt des piliers, élargissait à l'infini les nervures délicates, les galeries découpées, les persiennes transparentes ; et c'était, au-dessus de la ville, jusqu'au fond des ténèbres, toute une végétation, toute une floraison, monstrueux épanouissement de métal, dont les tiges qui montaient en fusée, les branches qui se tordaient et se nouaient, couvraient un monde avec les légèretés de feuillage d'une futaie séculaire.⁵²

52. Zola, *Le ventre de Paris*,
59

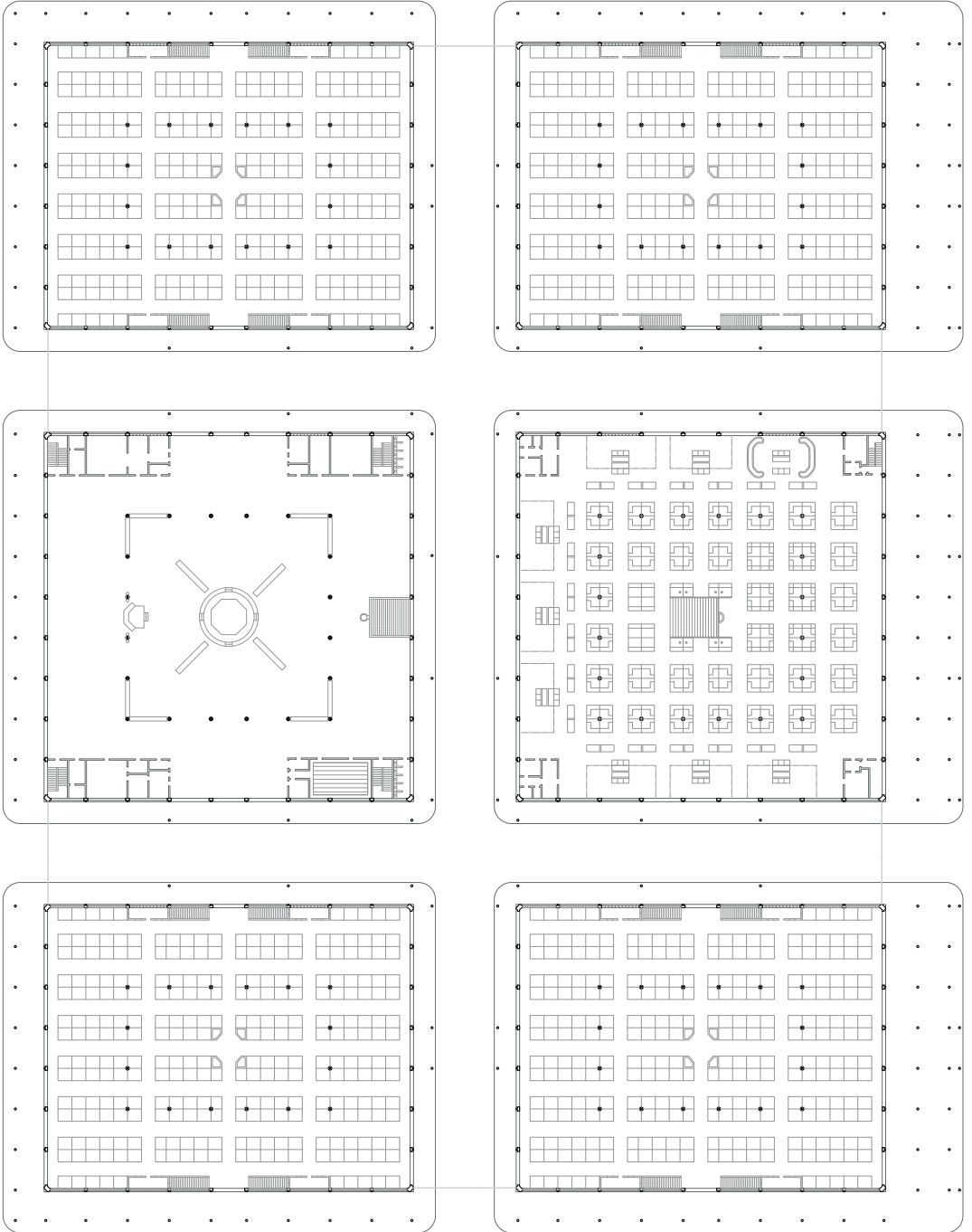
Fondations et caves

La construction des pavillons a débuté par d'importants défis techniques liés aux fondations. En effet, la destruction des anciennes maisons de commerce et d'habitation a laissé un sol marqué par des puits abandonnés, des caves parfois profondes et surtout des fosses d'aisance. Pour stabiliser ce terrain, l'excavation a été réalisée à une profondeur de huit mètres. Le sol a ensuite été damé avec du sable et recouvert d'un épais radier en béton de cinquante centimètres. Cette solution offre, en plus de la stabilité nécessaire, un espace assez grand pour accueillir le projet de voie ferrée. Même si ce projet avait été voté en début de chantier, il ne verra finalement jamais le jour et fut abandonné rapidement.

Le système de construction des caves est à la fois simple et astucieux.⁵³

53. Lemoine, *Les Halles de Paris*, 170

Corps de l'est, plan du rez-de-chaussée. Les six premiers pavillons construits, entre 1854 et 1858.



10 mètres

GIGANTESQUE VENTRE DE MÉTAL



Le marché aux volailles
dans le sous-sol des Halles
de Paris

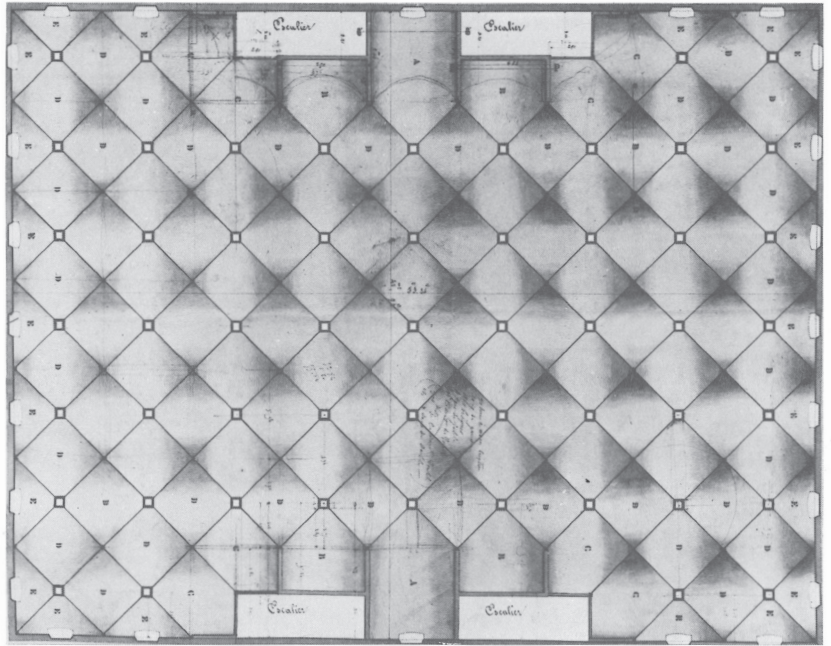
Les colonnes en fontes, espacées de 6 mètres et disposées en quinconce, soutiennent un réseau de voûtes d'arête dont les nervures sont également en fonte. Chaque colonne a une section 440 mm par 265 mm. Au départ, les armatures des voûtes étaient composées uniquement des arêtes en fonte, mais elles ont été renforcées par une pièce tangente à la courbe des arêtières. Chaque demi-ferme de ce système est boulonné à un piédroit, armé de dossierets sur les diagonales. Les demi-fermes se réunissent à la clef, chacune reçue par un châssis en fonte.

Ce système, présentant en réalité 4 grues assemblées d'une manière rigide par leurs becs est pour ainsi dire exempt de poussée.⁵⁴

54. Anatole de Baudot,
« Halles centrales, restauration
du pavillon incendié »
dans *Gazette des architectes et
du bâtiment*, 1869, 116

Les voûtes sont formées d'une seule épaisseur de brique de Bourgogne, appareillées par bandes de deux teintes. Les reins des voûtes sont remplis de béton. Sous les rues couvertes, l'épaisseur passe à 44 centimètres, soit quatre rangées de brique. Aux croisements de ces rues, c'est-à-dire là où les efforts sont les plus importants, quatre poutres en tôle d'un mètre de hauteur forment un cadre carré de quinze mètres de côtés et supportent une série de voûtains en briques.

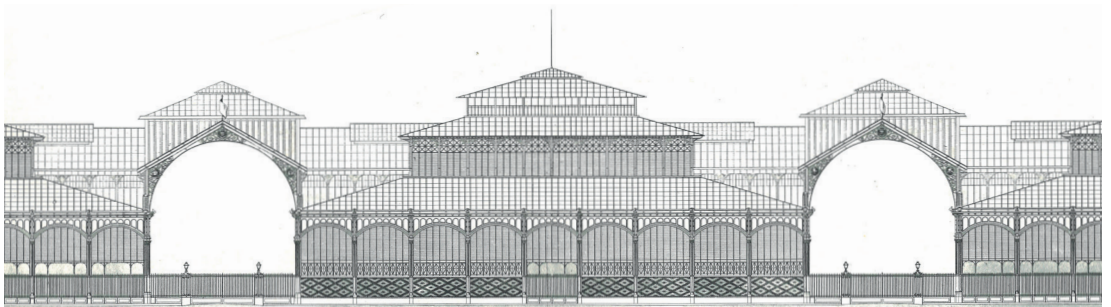
Voûte des caves, attachement de maçonnerie par Dallemagne, 1855, dans : Lemoine, *Les Halles de Paris*, 171

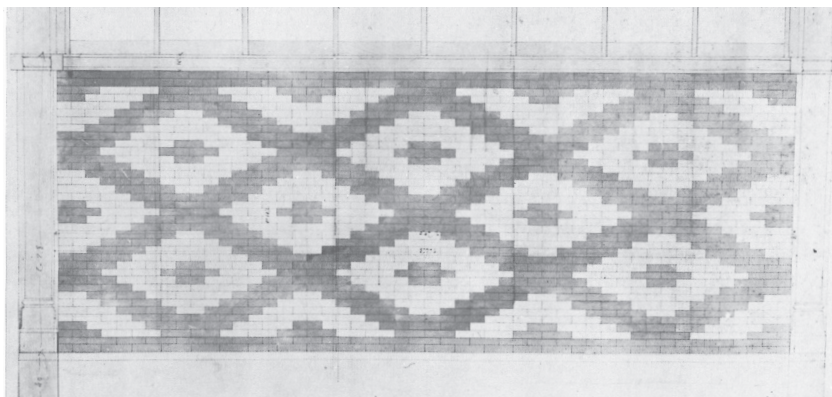


Briques

La brique est omniprésente dans la construction des pavillons, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. En effet, les cloisons qui assurent la clôture des pavillons sont épaisses de onze centimètres (une rangée de brique) et hautes de 2,6 mètres. Elles sont maintenues par les colonnes en fonte et couronnées par des arcatures surbaissées. Ces cloisons reposent sur un soubassement en pierre, un grès rouge des Vosges appelé pierre de Phalsbourg. Cette disposition protège l'intérieur des pavillons contre les courants d'air rasants.

Corps de l'est, façade latérale au sud, dans : Baltard, *Monographie des Halles*





Détail d'une travée sur la
rue transversale, s.d.
dans : Lemoine, *Les Halles
de Paris*, 176

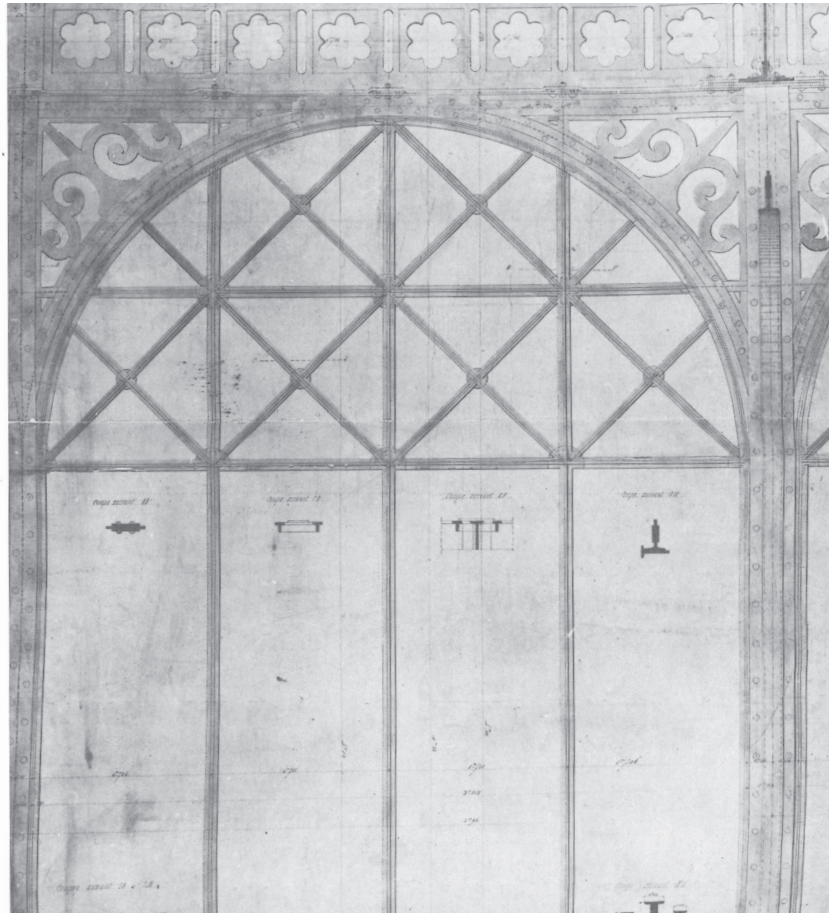
L'association du métal et de la brique marque une avancée architecturale majeure, préfigurant les futurs marchés couverts et l'architecture industrielle vernaculaire. Cette combinaison trouvera un écho dans les bâtiments industriels des années suivantes, à mesure que le fer deviendra plus accessible financièrement. Quinze ans plus tard, le célèbre moulin de la chocolaterie Menier incarne cette nouveauté, s'imposant comme un véritable chef-d'œuvre de la construction métallique.

La toiture, la charpente

Le jeu d'arcatures surbaissées constitue la section supérieure des parois verticales, situées entre les cloisons en brique et les gouttières. Cette structure est divisée en deux parties. D'abord la partie inférieure, habillée de baies équipées de persiennes en cristal dépoli, montées sur des coulisseaux en fontes et maintenues par de fines lamelles de caoutchouc. La partie supérieure, quant à elle, est simplement vitrée et permet un éclairage optimal. Surplombant ce jeu d'arcatures, un chéneau en fonte, orné de gueules de lions, recueille les eaux et les achemine via les colonnes creuses jusqu'aux égouts.

La toiture et la charpente couronnent cette cloison extérieure. Les cloisons sont retournées à l'identique dans les rues couvertes, contrairement aux charpentes, dessinées très simplement et supportant une toiture partiellement vitrée. Chaque entrée est décorée avec des tympans ornés de rosaces et des armes de la ville de Paris.

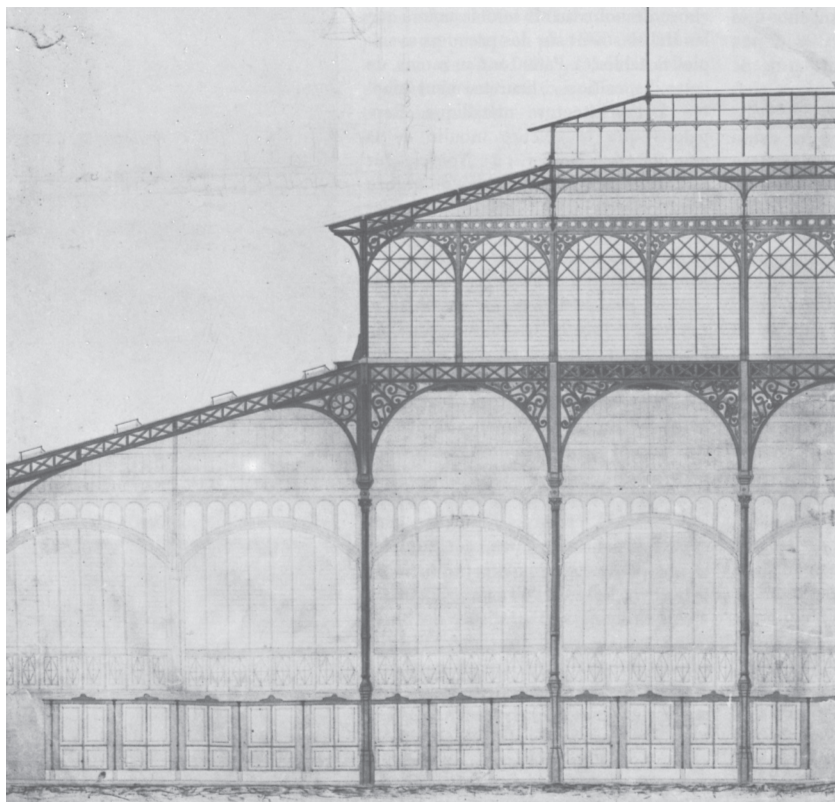
Détail d'une arcature supérieure, attachement de serrurerie, dans : Lemoine, *Les Halles de Paris*, 173



La charpente des pavillons repose sur des colonnes de rive et sur des files centrales de colonnes, espacées de 6 mètres. Chaque pavillon est alors surmonté d'une lanterne : un étage pour les petits pavillons, deux pour les grands. L'air et la lumière entrent par les baies verticales et non par des châssis rampants, évitant l'impact du soleil direct sur les denrées qui sont exposées.

Au-dessus de cette charpente : la toiture en zinc. Elle repose sur une double épaisseur de planches séparées par une lame d'air, qui permet d'obtenir cinq degrés de moins qu'à l'extérieur.

Enfin, il y a les éléments structurels de la charpente des bas-côtés : des poutres en treillis, en fer à section en I, des pénédroits en fer pro-



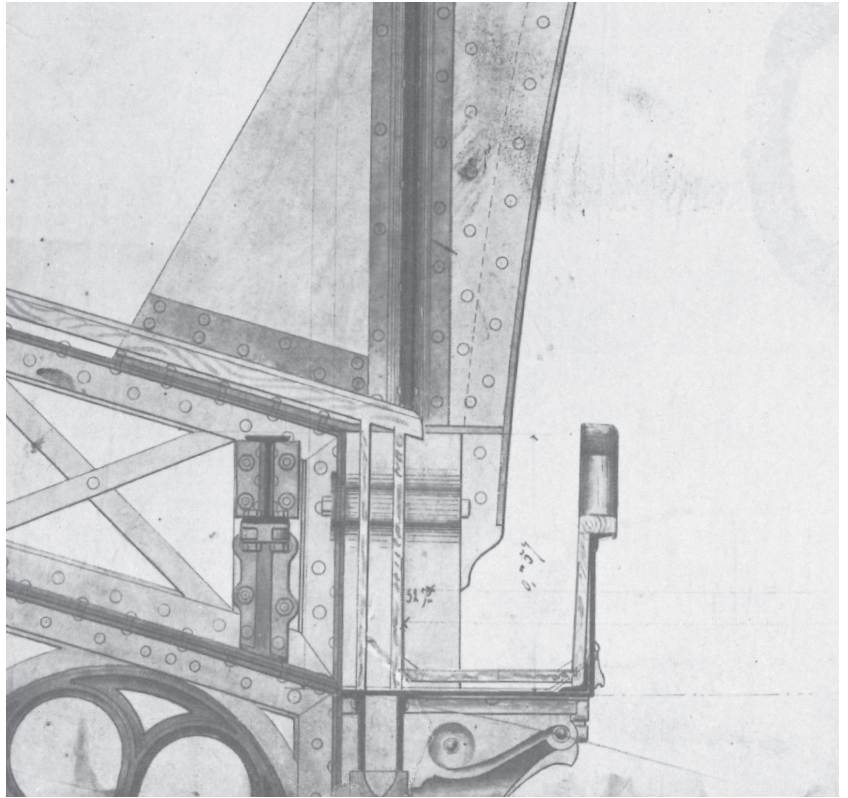
Demi-coupe d'un petit pavillon, attachement de serrurerie, dans : Lemoine, *Les Halles de Paris*, 172

longeant les colonnes centrales, des écoinçons, ornés de rosaces, pour le contreventement et une traverse située à 12,5 mètres de hauteur, recevant le premier étage de la lanterne.

Chaque lanterne permet une circulation optimale de l'air et une diffusion homogène de la lumière, sans risque pour les denrées exposées. Le premier étage est équipé d'arcatures semi-ouvertes avec des lames de verre dépoli, et le deuxième étage suit le même principe, mais avec une portée de 18 mètres au lieu de 30 pour les petits pavillons.

Dans le projet Baltard et Callet, le fer des fermes combles travaille bien à 6 kg 96 et 7 kg 07 par millimètre carré, ce qui est normal, mais les éléments constitutifs étant trop nombreux, il n'y a pas d'économie réelle, de là résulte de nombreux assemblages dont beaucoup sont complexes par suite de l'emploi de combles à arêtières. Que dire encore

Piédroit d'une rue couverte,
détail d'un cheneau, dans :
Lemoine, *Les Halles de
Paris*, 174



55. L. Chapron, *Gazette des
architectes et du bâtiment*,
1869.

*d'une conception d'abri, car une halle n'est pas autre chose, conduisant à un nombre considérable de points d'appui, peu gênants peut-être mais nécessairement grêles, et dont le métal travaille, par suite dans de mauvaises conditions (...) Mais alors, combinez un projet où les points d'appui soient moins nombreux, et ils seront tels que, le rapport de la base à la hauteur étant moindre, vous pourrez utiliser toute la résistance de la matière.*⁵⁵

Le calcul de la structure, mené avec César Jolly, s'appuie sur des méthodes simples mais efficaces. Baltard a privilégié une approche architecturale plutôt qu'une optimisation purement technique. Il faut rappeler que les matériaux utilisés sont utilisés depuis très peu de temps : les fers laminés en I sont disponibles depuis 1849 et les poutres en treillis depuis 1845, témoignant d'une utilisation pragmatique des ressources disponibles. En faisant d'autres calculs, certains

architectes et ingénieurs ont reproché au projet un emploi excessif de matière et une multiplication des points d'appui. Chapron, par exemple, publie une analyse du projet en 1869. Il conclura :

L'insuffisance de notions sur l'emploi du métal a conduit les architectes à donner à nombre de menus détails, notamment à la fonte, des formes employées pour la pierre.⁵⁶

56. L. Chapron, *Gazette des architectes et du bâtiment*, 1869.

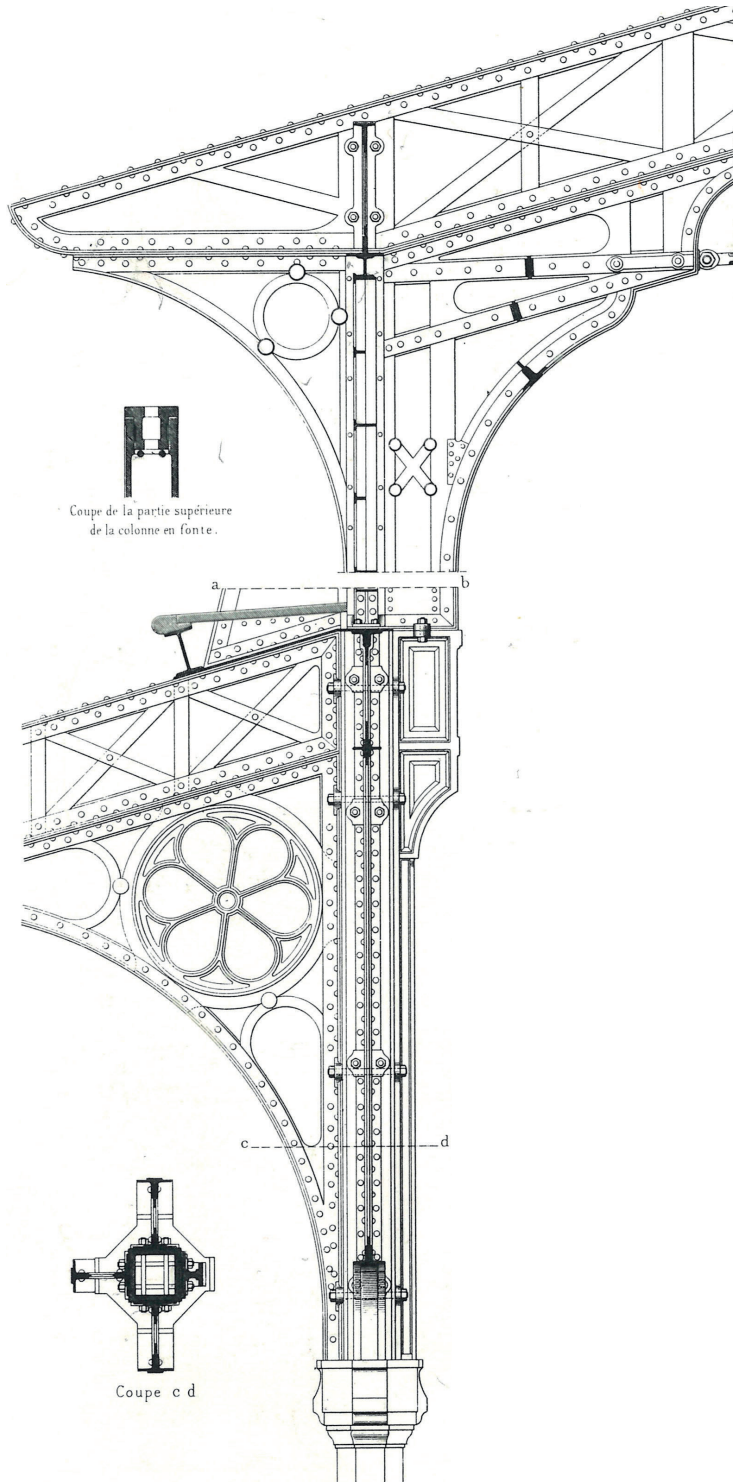
Décoration ou ornement ?

Chaque pavillon se distingue par une richesse ornementale et un aménagement soigneusement dessiné, établissant un dialogue avec les pavillons et leurs structures. Ces détails ne sont pas de simples ajouts esthétiques, ils complètent le projet et ajoute à la technique une dimension esthétique.

Les éléments en fonte ne sont pas de simples supports structurels, ils deviennent des motifs qui enrichissent les édifices. Rosaces, entrelacs et autres détails se déploient sur la structure, non pas en surchargeant la matière, mais en la sculptant avec précision et en tirant parti des éléments constructifs, tels que les rivets. Ces ornements ne sont pas superflus : ils racontent une histoire, celle d'une époque où l'innovation technique s'accompagnait d'une volonté de sublimer l'ordinaire.

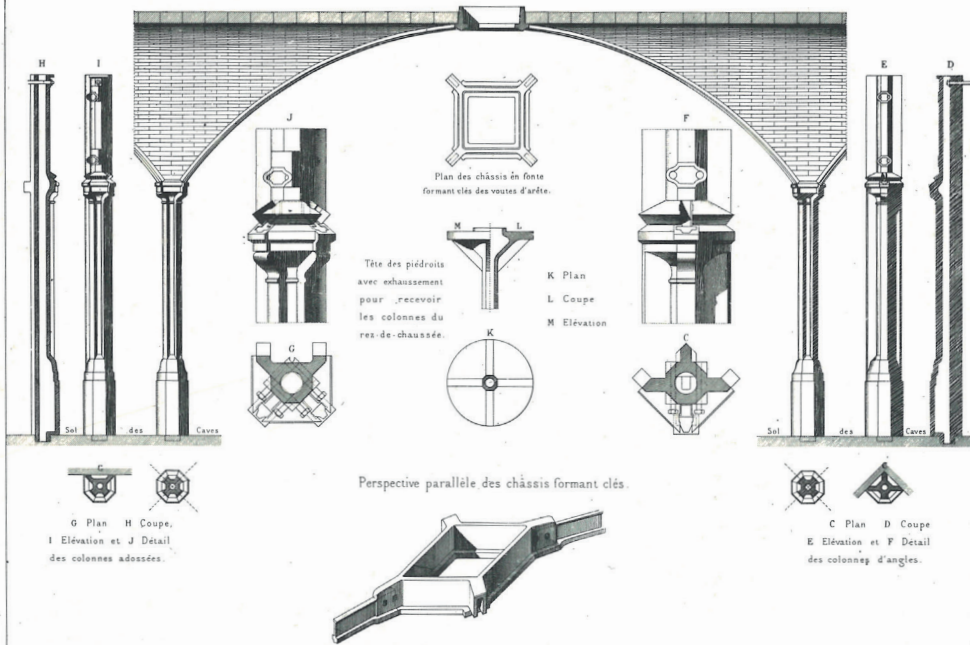
Les façades racontent cette histoire aussi bien. Les lignes des charpentes en fer et les éléments en fonte s'allient avec les séries d'arcatures et les remplissages en briques, renforçant le dialogue constant entre structure et ornement.

Enfin, les pavillons ne se réduisent pas à une simple enveloppe architecturale finement dessinée. Ils intègrent également un mobilier fonctionnel parfaitement adapté aux besoins du marché. Des étals mobiles et fixes, des comptoirs de vente, des bassins, des fontaines ou encore des dispositifs pour la gestion des eaux usées illustrent une réflexion poussée sur l'efficacité, l'hygiène et l'usage. Même le système d'éclairage artificiel est entièrement dessiné. Chaque détail et chaque dispositif révèle une pensée où la rationalité ne néglige pas la beauté.

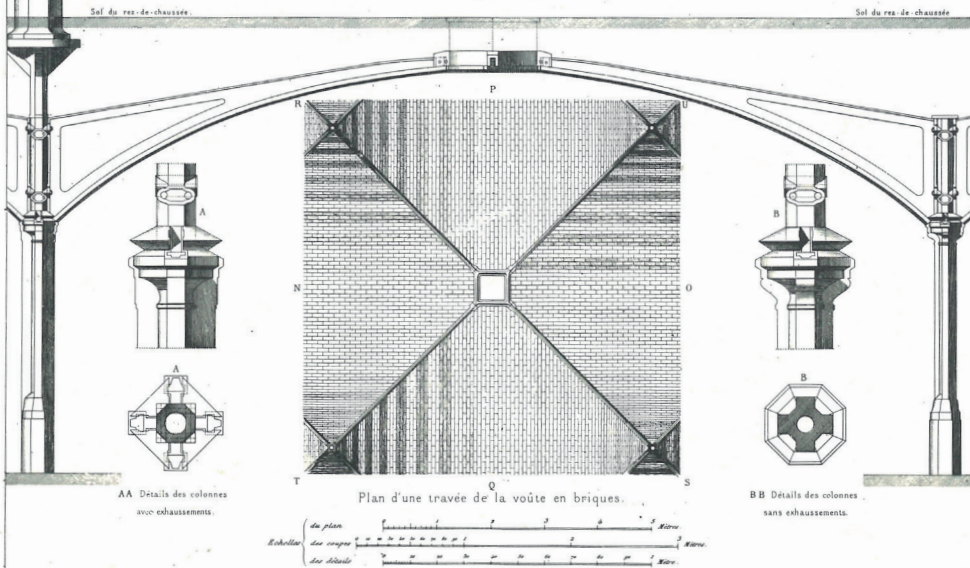


Grand pavillon, détail des
combes, dans : Baltard,
Monographie des Halles

Coupe transversale d'une travée de la voûte N O - P O



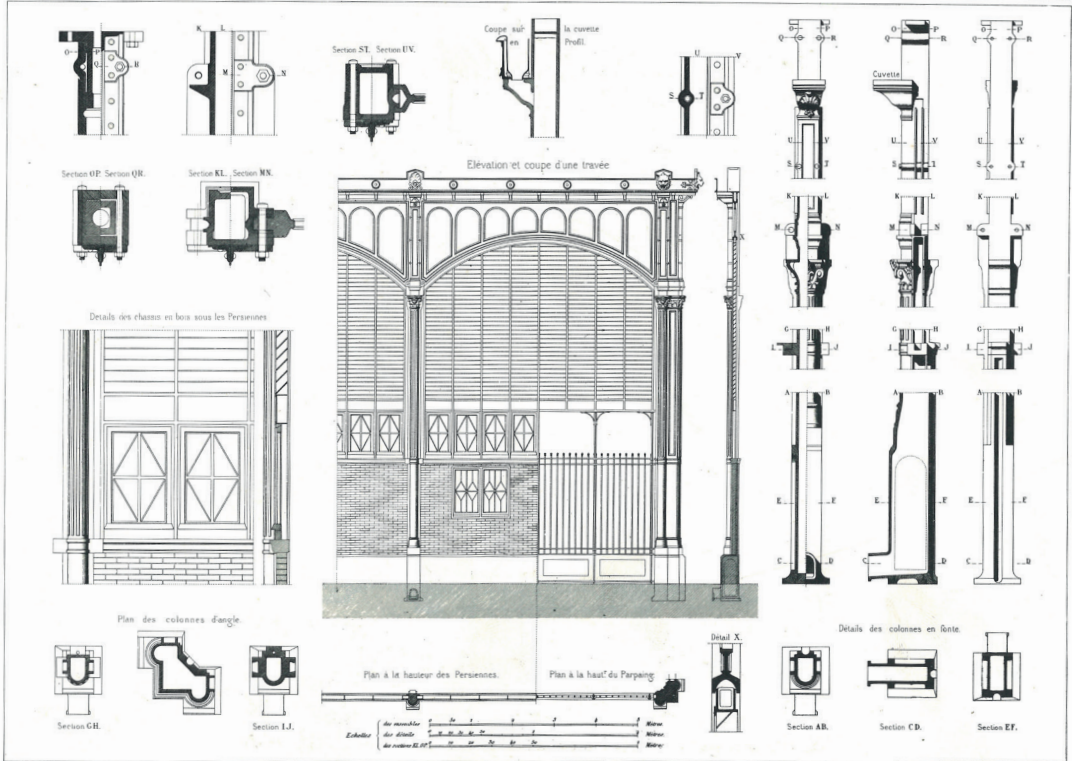
Coupe suivant la ligne diagonale - R S - T U.



V. BALTARD ARCHT

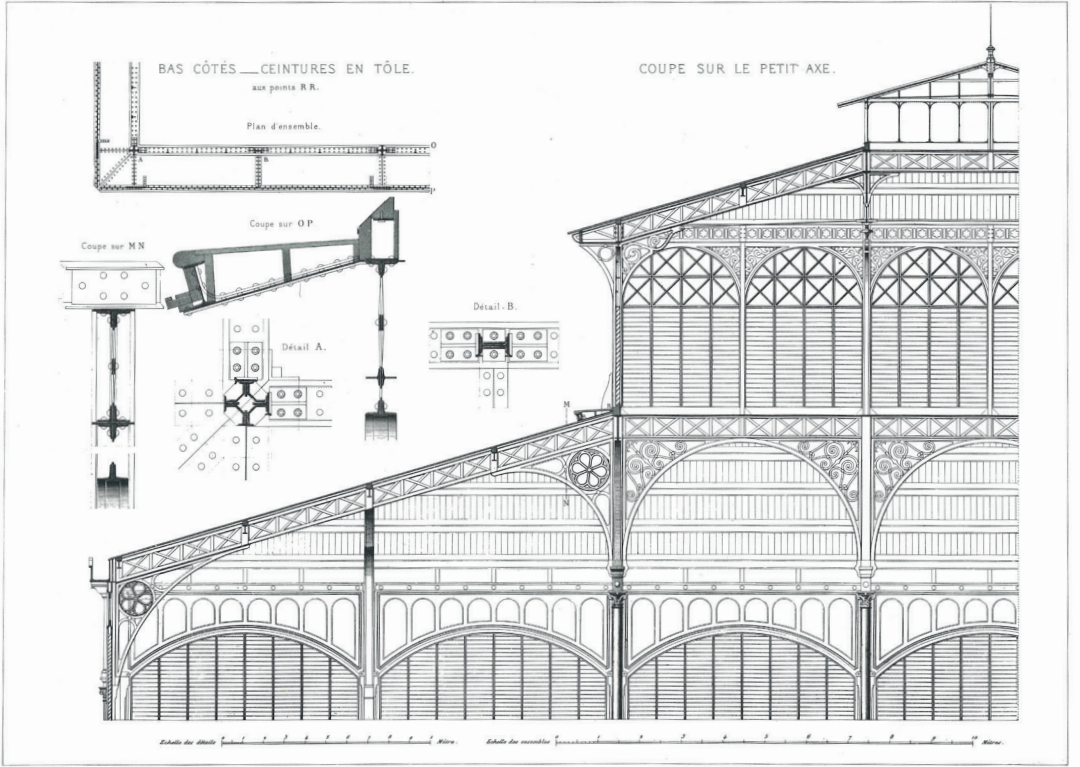
E. PÉROT GRAV

DÉTAILS DES CAVES.



DÉTAILS D'UNE TRAVÉE
DE L'ENTRECOUVERNEMENT EXTÉRIEUR

Détails d'une travée, dans :
Baltard, *Monographie des Halles*



PETITS PAVILLONS — DÉTAILS DES COMBLES

Petits pavillons, détails des
combles, dans : Baltard,
Monographie des Halles

Pages précédentes :
p. 92 : Détail des caves
p. 93 : Rues couvertes,
élévations et coupes du
transept, dans : Baltard,
Monographie des Halles



HÉRITAGE

57. Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc, *Entretiens sur l'architecture*, vol. VIII (Paris: A. Morel, 1872), 323

Si tous nos monuments étaient élevés avec ce respect absolu pour les besoins, pour les habitudes de la population, s'ils indiquaient aussi résolument les moyens de constructions, ils auraient un caractère propre à notre temps, et de plus, ils trouveraient des formes d'art belles et compréhensibles. Là, on s'est soumis aux nécessités du programme et de la matière employée, il en est résulté, à mon sens, un très bel édifice.⁵⁷

Dès leur inauguration, le succès des Halles est retentissant. Certains y voient une réussite monumentale et un témoignage éclatant de l'avancées des techniques, habilement exploitées par les architectes. D'autres critiqueront le projet pour son coût élevé, sa complexité structurelle ou encore sa rationalité jugée imparfaite dans l'utilisation du fer. Finalement, les critiques minimiseront le rôle de Baltard, mettant en avant l'impulsion d'Hausmann et de Napoléon, ainsi que l'audace des autres architectes, comme Horeau et Flachet, qui se démarquaient dès la première phase du concours.

Ci-contre ; Tournage de *Touche pas à la femme blanche*, 1974. Scène réalisée dans le « trou des Halles »

Ces divergences d'opinion révèlent des tensions plus larges sur le rôle de l'architecture, et en particulier sur ses responsabilités envers le progrès technique et sur son potentiel à transformer les dynamiques sociales de son époque.

Les pavillons s'exportent

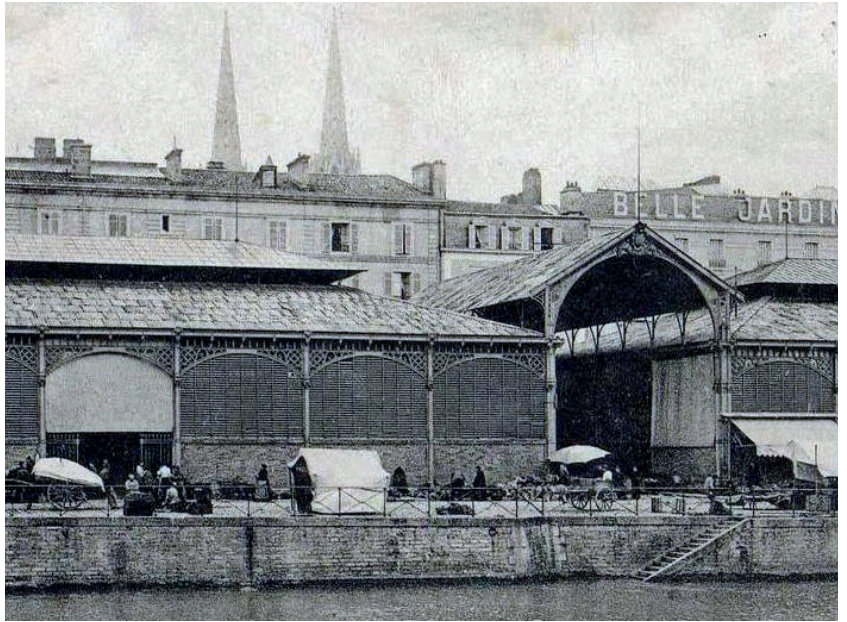
Les Halles incarnaient une vision architecturale globale, où chaque détail - du plus petit motif en fonte aux vastes structures des lanternes – contribuait à une cohérence remarquable. Par leur usage innovant des nouveaux matériaux, leur puissante symbolique sociale et leur intégration au territoire et à la ville, elles se sont imposées comme une œuvre totale.

C'est grâce à son nouveau « monument » que Paris devient le foyer français de la construction métallique. Dans un monde où les flux s'accroissent et où les villes grandissent, les pavillons de Baltard deviennent un modèle convoité. Leur modularité, associée à des éléments standardisés, séduit aussi bien les grandes villes, qui adoptent plusieurs pavillons, que les petites communes, qui se dotent parfois d'une seule halle. Alors le type s'exporte de plus en plus, et cette diffusion n'est pas sans critique. Il y a Viollet-Le-Duc, pour qui « En France, nous sommes condamnés à voir toujours le même marché »⁵⁸ ou encore Julien Guadet.

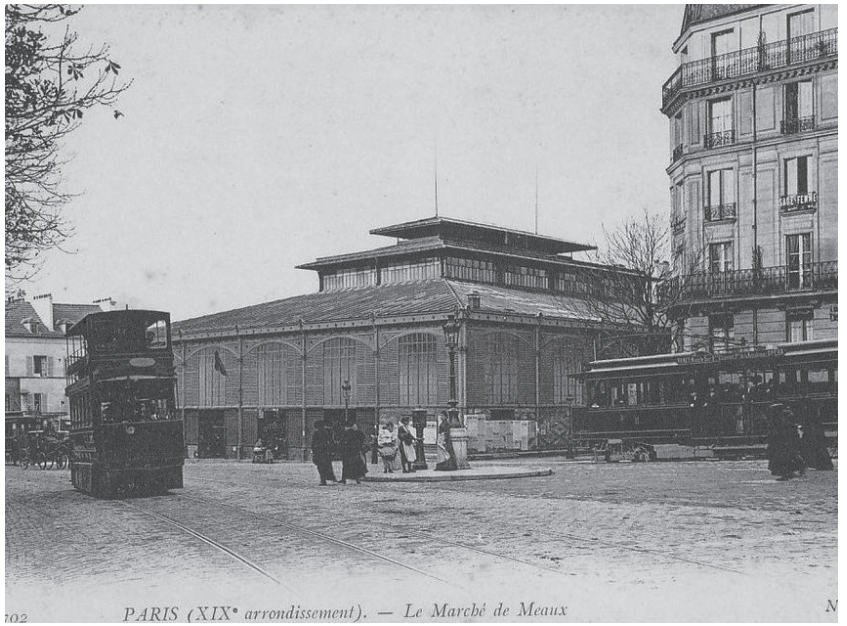
58. Viollet-le-Duc, *Gazette des architectes et du bâtiment*.

*Hélas, qui en a vu un les a tous vu ! Et ce n'est pas un médiocre désappointement du voyageur, lorsqu'il visite une de nos villes du Midi par exemple, d'y retrouver l'éternelle contrefaçon des Halles de Paris. Comme si un marché pouvait être identique sous les latitudes de Lille et Marseille.*⁵⁹

59. Julien Guadet, *Éléments et théorie de l'architecture*, vol. III (Paris: Aulanier, 1904)



Halle de Bayonne, 1866.
Rasée en 1963



Halle Secrétan, 1867.
Rénovée en 2013

Les pavillons des Halles, révolutionnaires au moment de leur construction, se répandent rapidement jusqu'à en devenir banals. Ce qui fut une innovation architecturale majeure évolue en un modèle standardisé, donnant naissance à un type de marché universel.

La démolition des Halles marque un tournant. Ce n'est qu'au moment de leur disparition que leur véritable valeur de monument du peuple est pleinement mesurée. Les archives de l'INA regorgent de témoignages illustrant l'attachement des parisiens à ces pavillons. Il y a alors un sentiment général de perte culturelle et urbaine majeure, comme le témoigne un passant, interviewé dans un reportage à la radio française en 1969 :

Pour moi, Paris sans les Halles, ce n'est pas Paris.

Plus qu'un simple marché, les Halles représentaient un espace vivant, publique, où se mêlaient commerce, vie sociale, et innovation. Leur disparition suscite une certaine nostalgie pour un Paris où modernité et traditions coexistaient. Le marché s'en est allé, laissant un vide derrière lui, le « trou des Halles ».

Les marchés alimentaires, en tant que nouvelle forme d'architecture et d'urbanisme, se sont établis dans les villes d'Europe au début du XIXe siècle et se sont répandus sur tout le continent grâce à la prolifération des marchés en fer et en verre dans la seconde moitié du siècle, réussissant à devenir l'une des expressions les plus évidentes de la fierté municipale, de l'innovation architecturale, de la rénovation urbaine et des nouvelles structures commerciales des villes capitalistes. Cependant, au cours du XXe siècle, nombre d'entre eux ont commencé à décliner, certains tombant sous les coups de pioche et ne survivant que dans la mémoire des gens.⁶⁰

60. Manuel Guàrdia et José Luis Oyón, *Fer ciutat a través dels mercats Europa: segles XIX i XX* (Barcelona: Museu d'Història de Barcelona, 2010), 10



Jean-Claude Gautrand,
Destruction des pavillons
Baltard, 1971

C'est dans ce contexte que le MIN - marché d'intérêt national - de Rungis voit le jour en 1969. Surnommé «le déménagement du siècle»⁶¹ selon l'expression de Jean-Claude Goudeau, le déplacement du marché central parisien en périphérie marque une rupture fondamentale. Ce nouveau complexe de distribution est non seulement mieux adapté à la logistique moderne mais également capable de s'étendre sans les contraintes imposées par le tissu urbain dense de la capitale. Rungis a ainsi incarné une nouvelle phase de l'urbanisme, où la ville s'appuie sur des infrastructures hors de ses frontières pour assurer son fonctionnement.

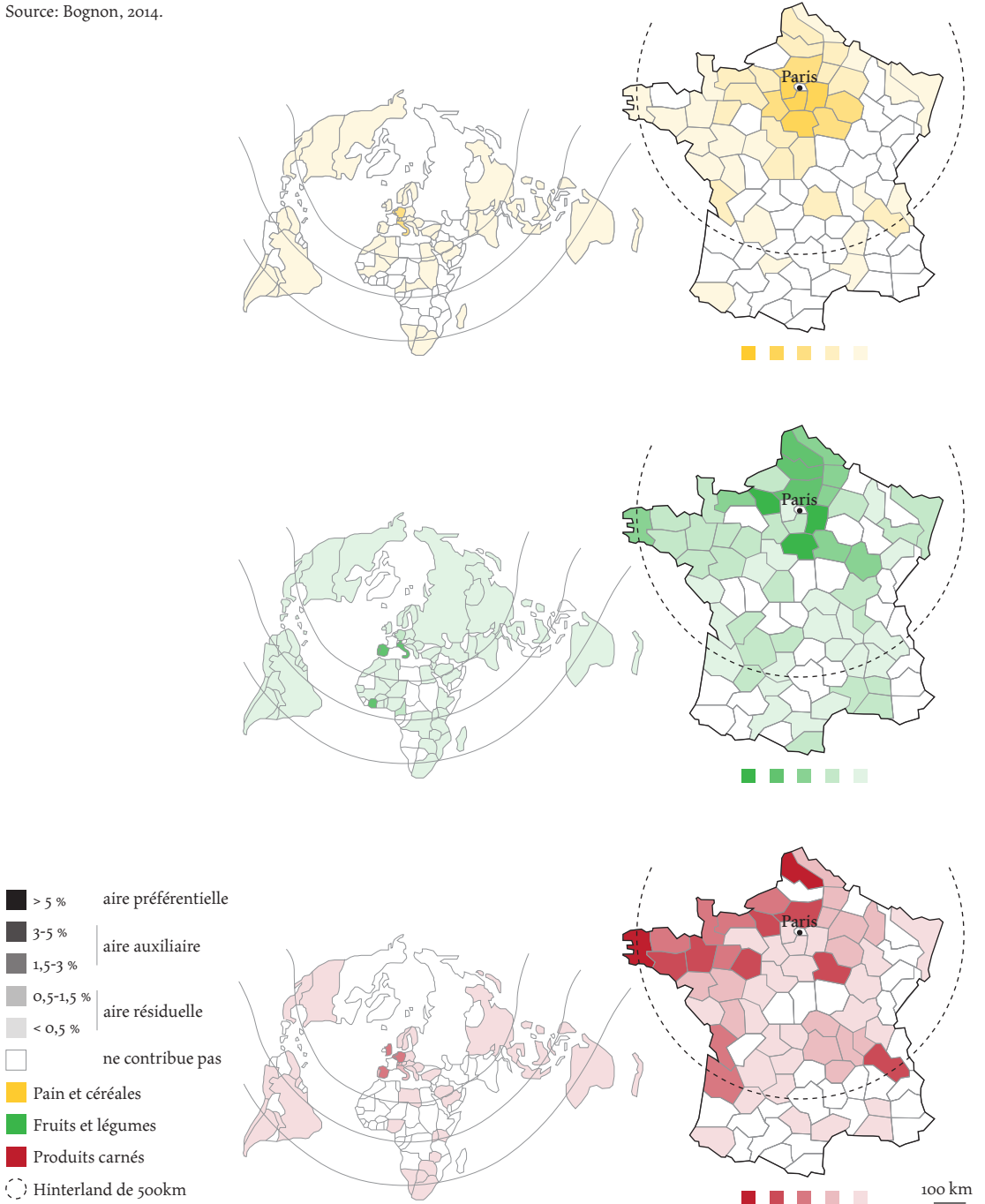
61. Jean-Claude Goudeau, *Le transfert des Halles à Rungis* (Paris: JC Lattès, 1977)

Ce déplacement marque alors un tournant décisif dans l'histoire des infrastructures commerciales. Là où les pavillons Baltard représentaient une prouesse technique et esthétique du XIXe siècle, Rungis adopte une approche résolument fonctionnelle. En s'inspirant des principes industriels modernes, les nouveaux pavillons, modulaires et spécialisés, répondent aux besoins spécifiques de conservation et de transformation des denrées. Leur architecture, standardisée et pensée pour l'efficacité, traduit une vision axée sur la flexibilité de l'espace. Ce bouleversement s'est appuyé sur des innovations technologiques majeures, telles que l'avènement du camion réfrigéré, qui a permis de transporter des denrées périssables sur de longues distances tout en maintenant leur fraîcheur. Progressivement, cette logistique a évolué vers une consommation mondialisée, avec des produits provenant des quatre coins du globe pour alimenter Paris. Ce saut logistique a redéfini les modes de consommation, favorisant l'essor de la consommation en périphérie des villes et des grandes surfaces.

Enfin, Ce déplacement révèle une tension entre deux visions de l'urbanisme : d'une part, l'attachement à une mémoire urbaine, riche de contradictions et de diversité ; d'autre part, l'aspiration à une modernité rationnelle, tournée vers l'efficacité économique. C'est cette tension qui reflète les défis contemporains des villes, où la préservation du patrimoine culturel doit cohabiter avec les impératifs d'innovation.

Approvisionnement de l'agglomération parisienne en 2006 en pain et céréales, en produits carnés et en fruits et légumes :

Source: Bognon, 2014.







CONCLUSION

Cette anatomie du ventre de Paris met en lumière une dynamique clé dans l'évolution des espaces urbains : la tension entre le stock et le flux. Conçues au XIX^e siècle comme un lieu d'échange et de distribution des marchandises, les Halles de Paris incarnaient une monumentalité ancrée dans le tissu urbain, reliant la ville à son hinterland. Ce projet illustre une profonde mutation de la conception de l'approvisionnement alimentaire d'une ville, marquant la transition d'une esthétique du stock vers une esthétique du flux⁶². Pourtant, par leurs qualités architecturales, les Halles semblent avoir hérité des visions historiques des lieux de stockage, tandis que leurs fonctions sociales et publiques prolongent l'esprit des marchés traditionnels, espaces façonnant la vie collective des citoyens.

62. Paul Landauer,
*Esthétique du flux, esthétique
du stock*

*En dépit de la saleté, du bruit et du désordre, les marchés
apportent à une ville quelque chose de vital : la conscience
de ce qui est nécessaire au maintien de la vie.*⁶³

63. Steel, *Le ventre des
villes*, 181

Cette monumentalité s'estompe à mesure que les fonctions des villes s'orientent vers le flux, en négligeant le stockage, souvent perçu comme un coût inutile. La démolition des Halles et leur remplacement par une gare – la plus grande d'Europe – et un « temple de la consommation » d'Unibail-Rodamco illustre parfaitement cette transition. Ce processus s'accompagne alors de la disparition progressive des espaces publics, au profit d'espaces privés régulés, où les interactions sociales se retrouvent encadrées par des logiques marchandes.

Les priorités architecturales et urbaines changent : la tradition, l'intégration et l'abondance cèdent la place à l'accumulation, l'excès et l'éphémère.

BIBLIOGRAPHIE

- **Bacon**, Francis. *Novum organum*, 1620. Paris: Hachette, 1857.
- **Banham**, Reyner. *The Architecture of the Well-Tempered Environment*. 2. ed. London: Architectural Press, 1984. trad. personnelle
- **Barker, Michael**. « An Appraisal of Viollet-Le-Duc (1814-1879) and His Influence ». *The Journal of the Decorative Arts Society 1850 - the Present*, no 16 (1992): 3-13. trad. personnelle
- **Bienassis**, Loïc. *Promenade d'antan aux Halles de Paris avec ses travailleurs, ses noceurs et ses bonnes adresses*. L'INA éclaire l'actu, 28 septembre 2023.
- **Bognon**, Sabine. « Nourrir Paris : trajectoire de l'approvisionnement alimentaire de la métropole capitale, de la fin de l'Ancien Régime à nos jours ». *Géocarrefour* 90, no 2 (1 décembre 2015): 163-71.
- **Bognon**, Sabine, Sabine **Barles**, Gilles **Billen**, et Josette **Garnier**. « Approvisionnement alimentaire parisien du xviii^e au xx^e siècle : les flux et leur gouvernance. Récit d'une trajectoire socioécologique ». *Natures Sciences Sociétés* 26, no 1 (22 juin 2018): 17-32.

- **Brée**, Sandra. « La population de la région parisienne au XIXe siècle ». Dans *Paris, l'inféconde : La limitation des naissances en région parisienne au XIXe siècle*, 59-93. Études et enquêtes historiques. Paris: Ined Éditions, 2016.
- **Chédeville**, André, éd. Histoire de la France urbaine. 2: *La ville médiévale: des Carolingiens à la Renaissance* / par André Chédeville. Paris: Éd. du Seuil, 1992.
- **Clozier**, René. « Le mécanisme de l'approvisionnement de Paris. Les Halles centrales ». *L'information géographique* 2, no 2 (1937): 61-62.
- **Cochevelou**, Isabelle. Loris, **Vendrami**. *L'hyper est malade*, EPFL, 2019
- **De Certeau**, Michel. L'invention du quotidien, Arts de faire. Vol. 1. Paris: Gallimard, 1980.
- **De Guérin**, Maurice. Correspondances, 1837.
- **Dubois**, Henri. « Les foires dans la France médiévale ». Dans *Genèse des marchés : Colloque des 19 et 20 mai 2008*, édité par Françoise Bayard, Patrick Fridenson, et Albert Rigaudière, 37-48. *Histoire économique et financière - XIXe-XXe*. Vincennes: Institut de la gestion publique et du développement économique, 2015.
- **Giedion**, Sigfried. *Space, Time, and Architecture; the Growth of a New Tradition*. Cambridge: Harvard University Press, 1954. trad. personnelle
- **Goudeau**, Jean-Claude. *Le transfert des Halles à Rungis*. Paris: JC Latès, 1977.
- **Guadet**, Julien. Éléments et théorie de l'architecture. Vol. III. Paris: Aulanier, 1904.

- **Guàrdia**, Manuel, et José Luis **Oyón**. *Fer ciutat a través dels mercats Europa: segles XIX i XX*. Barcelona: Museu d'Història de Barcelona, 2010. trad. personnelle

- **Kaplan**, Steven Laurence, et Sabine **Boulongne**. *Les Ventres de Paris: pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien régime*. Nouvelles études historiques. Paris: Fayard, 1988.

- **Laroulandie**, Fabrice. *Les ouvriers de Paris au XIXe siècle*. Collection vivre l'histoire. Paris: Éd. Christian, 1997.

- **Landaeur**, Paul. *Esthétique du flux, esthétique du stock*, <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/actualite/la-beaute-dune-ville/12061-esthetique-du-flux-esthetique-du-stock.html>

- **Lemoine**, Bertrand. « L'architecture métallique sous le Second Empire ». *Revue du souvenir Napoléonien*, n°309, 1980.

- **Lemoine**, Bertrand. *Les Halles de Paris: l'histoire d'un lieu, les péripéties d'une reconstruction, la succession des projets, l'architecture d'un monument, l'enjeu d'une cité*. Les Laboratoires de l'imaginaire 1. Paris: l'Équerre, 1980.

- **Chemla**, Guy. *Les ventres de Paris: les Halles, la Villette, Rungis l'histoire du plus grand marché du monde*. Paris: Glénat, 1994.

- **Lombard-Jourdan**, Anne. « Chapitre IV. Les grandes étapes de l'histoire des Halles ». In *Les halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, 83-111. Études et rencontres. Paris: Publications de l'École nationale des chartes, 2009.

- **Ménard**, Raphaël. *Halles, soleil, climat, cohue*. Paris: AREP, 2024.

- **Napolitano**, Umberto, et Franck **Boulté**. *Paris Haussmann: Modèle de ville*. Édité par Benoît **Jallon**. Édition 2020. Paris: Pavillon de l'Arse-
nal, 2020.

- **Potts**, Daniel T. *Mesopotamian Civilization: The Material Foundations*. 1. publ. Ithaca, NY: Cornell Univ. Press, 1997. trad. personnelle
- **Rossi**, Aldo. *L'architecture de la ville*. Collection Archigraphy. Gollion [Suisse] [Paris]: InFolio, 2001. trad. Françoise Brun.
- **Rousseau**, Jean-Jacques. *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*. 1754. Paris: Bordas, 1985.
- **Steel**, Carolyn. *Le ventre des villes: comment l'alimentation façonne nos vies*. Paris: L'écopoche, 2021.
- **Van Cleef**, Eugene. « Hinterland and Umland ». *Geographical Review* 31, no 2 (avril 1941): 308. trad. personnelle
- **Viollet-le-Duc**, Eugène-Emmanuel. *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIème au XVIème siècle*. Vol. 8. Paris: A. Morel, 1866.
- **Viollet-le-Duc**, Eugène-Emmanuel. *Entretiens sur l'architecture*. Vol. VIII. Paris: A. Morel, 1872.
- **Viollet-le-Duc**, Eugène-Emmanuel. *Gazette des architectes et du bâtiment*. A. Morel et cie, 1863.
- **Viollet-le-Duc**, Eugène-Emmanuel. *Histoire d'un dessinateur : comment on apprend à dessiner*. Paris: J. Hetzel, 1879.
- **Vitruve**. *De Architectura*, Tome 1. Traduit par Charles-Louis Maufras. 2 vol. Bibliothèque latine française. Paris: C.-L.-F. Panckoucke, 1847.
- **Zola**, Émile. *Le ventre de Paris*. Impr. Les Rougon-Macquart : histoire naturelle et sociale d'une famille sous le second empire / Émile Zola 3. Paris: Gallimard, 2006.
- « *Les Halles de Paris : vie et transformations d'un espace économique (1135-1974)* - *Archives de Paris* ». <https://archives.paris.fr>

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma gratitude envers mon groupe de suivi - Eric Lapiere, Tanguy Auffret-Postel, Thibault Pierron et Elena Cogato - pour leurs précieux conseils, leur disponibilité et les échanges enrichissants qui ont façonné ce travail.

Je tiens à remercier mes amis, de Lyon, Lausanne ou d'ailleurs, et plus particulièrement Hugo Lavorel, Gaétan Saraïva, Louis Meier et Jérôme Margueron, pour les rires et discussions partagés au studio.

Je tiens à remercier ma soeur, ma mère et mon père pour leur soutien indéfectible, leur amour et leur présence tout au long de mes études.

Je tiens également à remercier la famille Sayag, pour m'avoir offert un lieu de travail inspirant et un accueil plus que chaleureux.

Enfin, je souhaite remercier Chloé pour son soutien sans faille, sa patience et sa présence irremplaçable tout au long de cette aventure.

