

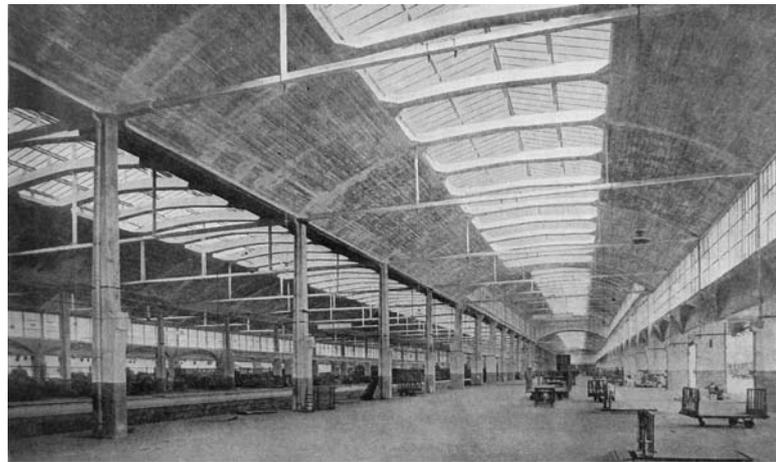
55-59, boulevard Vincent Auriol et 36-48, rue Louise Weiss (13e arr.) Démolition partielle de la halle Freyssinet

Pétitionnaire : M. SIMON, Daniel
SNCF CSC MOM POLE ILE DE FRANCE
PC 075 113 11 P 0038
Dossier déposé le 27/06/2011
Fin du délai d'instruction : non renseignée
« Démolition partielle de la halle Freyssinet avec suppression de locaux à usage de bureau, d'entrepôt et d'intérêt collectif et création de nouveaux pignons.
SHON démolie : 5910 m² »

PROTECTION. Aucune, mais parcelle signalée au PLU.
Une demande de protection monument historique est en cours d'instruction.

ANTÉRIORITÉ. 4 novembre 2004 : « La CVP a formé le vœu qu'une partie signification de la Halle de la Sernam, élevée en 1927-1929 sur les plans de l'ingénieur Eugène Freyssinet, soit conservée et mise en valeur. Cet ensemble tout à fait exceptionnel présente en effet la démonstration de la première mise en œuvre de la technique des voiles minces et bétons pré-tendus consacrée par un brevet déposé au cours du chantier. La CVP a insisté sur le maintien des trois nefs accolées, en admettant la réduction du nombre de travées, l'édifice s'étendant aujourd'hui sur une longueur de 310 mètres. »

PRÉSENTATION. Construite entre 1927 et 1929 pour la Compagnie Paris-Orléans sous la direction d'Eugène Freyssinet, la halle des Messageries répond à un programme d'extension de la gare d'Austerlitz. A l'écart de la gare, ce nouvel équipement doit organiser le transbordement « trains-camions » des marchandises dont le trafic a augmenté de près de 60 % entre 1913 et 1928. Le projet accompagne une réorganisation profonde des services, avec la séparation des voyageurs et des marchandises, et prévoit dès l'origine une extension possible. Bien que la surface des quais représente le double de celle des anciennes messageries, le programme impose la possibilité d'augmenter la surface utile des halles avec un étage supplémentaire. Cet élément a été décisif dans les grandes orientations du projet, proposé par l'ingénieur Victor Sabouret, avant d'être confié à l'entreprise Limousin et mis en œuvre par Eugène Freyssinet. Ce dernier a alors à son actif la réalisation de plusieurs grands ouvrages novateurs d'art et de génie civil, pour l'industrie ou l'aéronautique, qui le placent parmi les ingénieurs les plus inventifs de l'histoire de la construction.



Ci-dessus : PLU ; vue latérale sur l'actuelle rue L. Weiss et vue intérieure de la halle et de son éclairage zénithal.
Ci-dessous : coupe transversale (Le Génie civil, 11 janvier 1930).

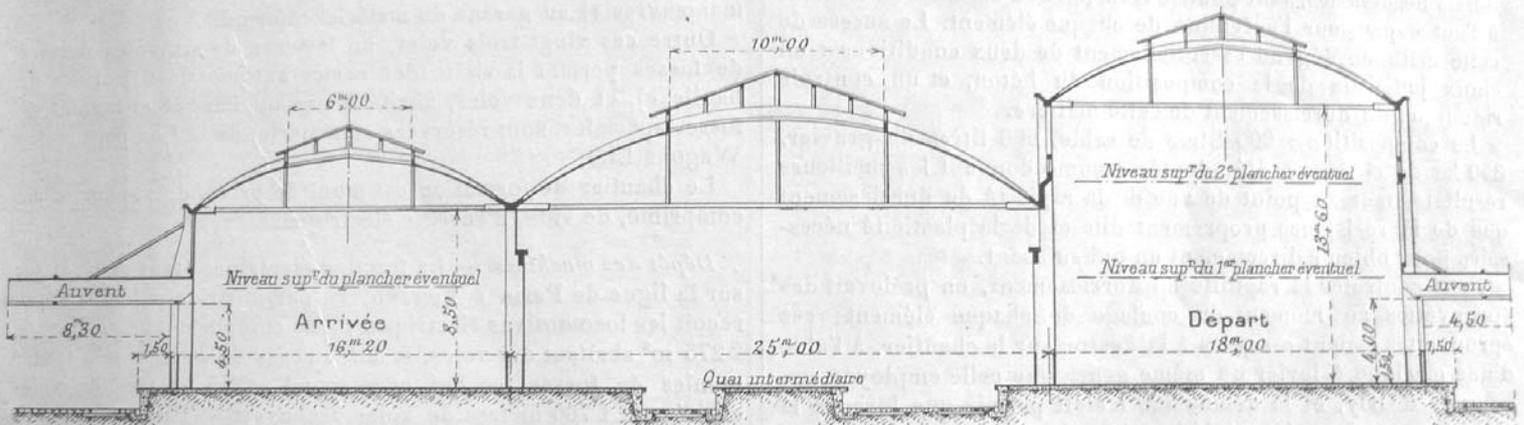


FIG. 6. — Coupe transversale des halles de messageries.

Ateliers, usines, halles, hangars, réservoirs, gares, ou même navires en béton reflètent l'étendue des expérimentations et l'extraordinaire engagement de l'ingénieur en faveur du béton, dont la valeur n'est alors admise que comme matériau de substitution. Cet intuitif, comme il se définit lui-même, soucieux de tirer le meilleur parti du matériau dans cette époque de pénurie, place l'économie de matière au premier rang des responsabilités des constructeurs jusqu'à en faire une morale exigeante et la source de son esthétique.

Ultime réalisation, la structure du bâtiment des messageries se présente comme la synthèse des dispositifs inventés par Freyssinet et illustre le savoir-faire des Etablissements Limousin à la fin des années 1920. Parmi eux, notons l'emploi de cintres mobiles afin de réduire au maximum le nombre d'éléments, la mise en œuvre de la technique du béton vibré visant à améliorer la compacité et la durabilité du béton avec une étude spécifique de sa composition, ou encore la pré-tension pour éviter l'allongement des tirants de soutien du grand auvent latéral en porte-à-faux.

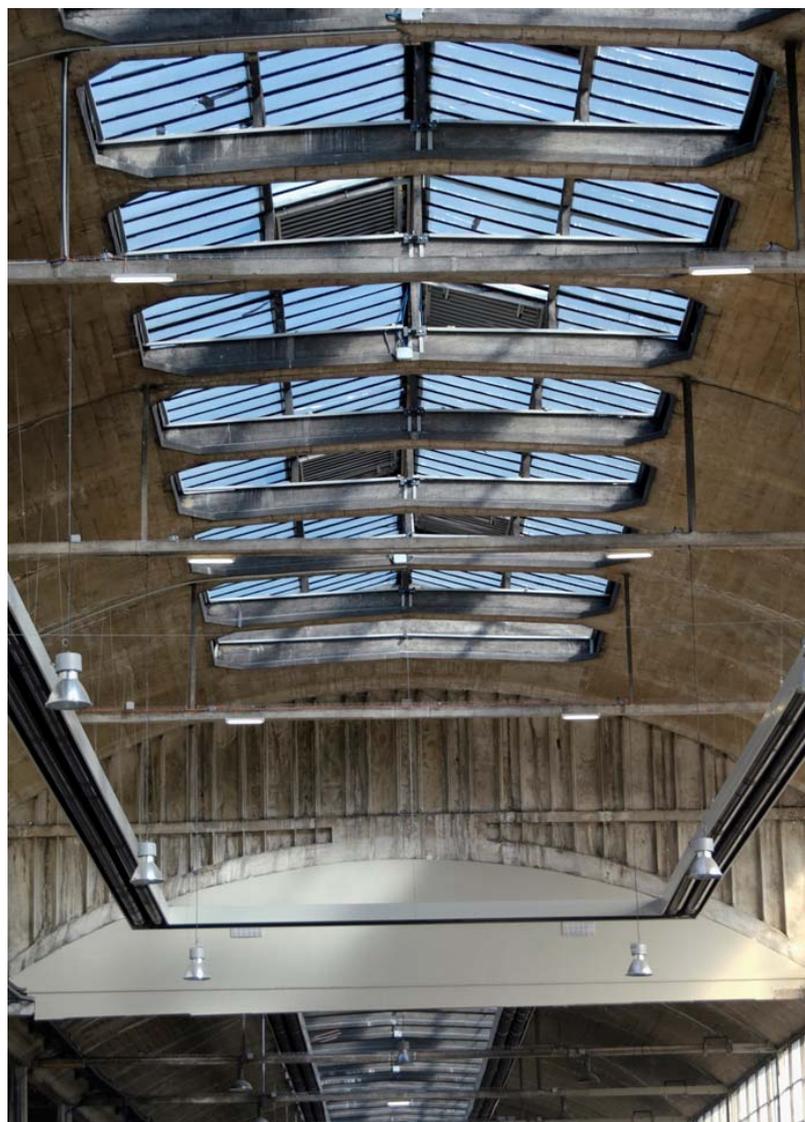
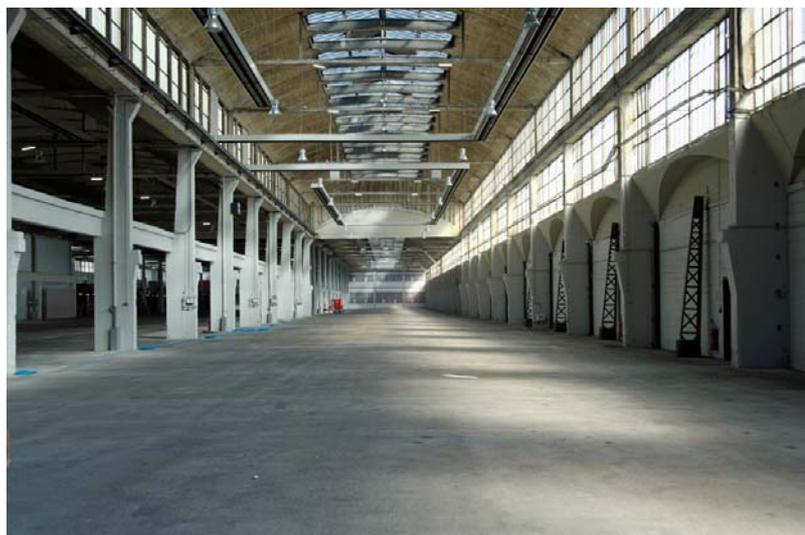
La couverture constitue une prouesse de simplicité très remarquée à sa construction et constamment saluée depuis.

Conçue pour couvrir une surface d'échange de 22 000 m², la halle des Messageries est un vaisseau constitué de trois nefs - chacune étant couverte par un voile en béton mince doté d'un éclairage zénithal - sur 310 m de long et 72 m de large. L'ensemble, complété de chaque côté par un auvent au-dessus des quais de déchargement se distingue par la dimension exceptionnelle des porte-à-faux et par l'élégance même de la structure. La lumière zénithale qui traverse les lanterneaux d'un bout à l'autre du bâtiment renforce cette extraordinaire impression de légèreté. La sobriété des lignes fait ainsi de la halle des Messageries un important jalon dans l'histoire des techniques, autant qu'une véritable réussite plastique et architecturale tirant parti des possibilités du béton.

Occupée par le service national des Messageries jusqu'en 2005, la halle des Messageries a connu depuis vingt ans différents projets : après avoir été promise à la démolition dans les années 1990 par les projets de la SEMAPA pour l'aménagement de la ZAC Paris Rive Gauche, elle a fait l'objet de nombreux concours d'idées, dont celui d'accueillir le nouveau tribunal de grande instance de Paris. En 2009, la SNCF a confié une partie des lieux à une agence d'évènementiel pour cinq ans.

Si l'idée d'une démolition totale a été écartée, les deux extrémités du bâtiment sont aujourd'hui remises en cause par le dossier déposé. Il s'agit en effet de démolir l'ensemble des bureaux, côté nord pour préserver la constructibilité du terrain selon les plans d'aménagement de la ZAC, ainsi que 6 travées côté sud dans le but d'améliorer la visibilité de la halle et le désenclavement du bâtiment. Si la mise en valeur du bâtiment va de pair avec une réflexion à l'échelle du site, la halle tire sa cohérence de ses dimensions et de sa logique industrielle d'origine. Une demande de protection au titre des Monuments Historiques est en cours d'instruction.

Ci-contre, de haut en bas : vues intérieures de la nef centrale des six travées prévues démolies dans le permis déposé et de l'une des deux nefs latérales baignée de lumière par l'éclairage zénithal.





Ci-dessus : Bureaux situés à l'extrémité nord de la halle, prévus démolis.

Ci-dessous : vue de l'état existant et projeté depuis le boulevard Vincent Auriol ; vue en plan des démolitions et coupe transversale du site avec le prolongement de la couverture des voies ferrées de la gare d'Austerlitz.

