



· HALLES DU BOULINGRIN

Guide du Patrimoine, Champagne-Ardenne
 Direction du patrimoine, CNMHS
 Éditions Hachette, 1995

HALLES DU BOULINGRIN (*Rue de Mars/ Désaffectées/ Plan B1*)

Les halles du Boulingrin appartiennent au chantier de reconstruction de la ville après la guerre de 1914-1918. Le choix de l'emplacement, en limite du cœur historique le long des boulevards, au lieu du site traditionnel du marché sur la place du Forum, illustre la nouvelle gestion urbaine, novatrice dans les années 20, appliquant un principe de zonage. Le projet est retenu dans un concours organisé par la ville de Reims en 1922, ouvert à huit équipes qui participent déjà à la reconstruction de la ville. Le programme imposait des conditions d'accessibilité (accès véhicule) et la réunion sous une même halle des trois modes de commerce, le gros, la criée, le détail, avec des boutiques. Parmi les projets déposés en 1923 est retenu celui de l'architecte Émile Maigrot. À la suite d'un appel d'offre, l'entreprise Limousin est déclarée adjudicatrice du marché. L'entreprise Limousin et C^o, procédés Freyssinet, fondée en 1918 par Claude Limousin et Eugène Freyssinet, développe les brevets de mise en œuvre du béton armé déposés par Eugène Freyssinet qui y dirige le bureau d'étude. La réponse technique de l'entreprise Limousin (1926) entraîne une transformation du projet d'Émile Maigrot. La structure est une architecture modulaire permettant le remploi des coffrages et cintres, une architecture intérieure lisse permettant l'emploi de coffrage glissant, des voiles minces nécessitant la mise en œuvre d'un béton vibré par marteau pneumatique, des bétons non apparents recouverts d'enduit extérieur ou d'étanchéité en chape de ciment. Ces dispositions sont rendues possibles grâce à la maîtrise des opérations de fabrication des cintres, réalisés sur l'aire même du chantier avec des planches normalisées de petite section et clouées, associées à des câbles formant tirant.

Façade principale.

Les halles se composent d'un vaisseau central doublé de circulations latérales. Le couvrement du vaisseau est assuré par une voûte mince (épaisseur 5 cm) à profil parabolique en appui sur deux files de poteaux (fondation sur puits). Ces poteaux constituent la retombée de nervures extérieures paraboliques, à inertie variable. La stabilité transversale du vaisseau est assurée par des tirants noyés dans la dalle au rez-de-chaussée, relancés entre poteaux, et par un étage de tribune, au-dessus des passages latéraux à voûtement transversal. La prise en compte des phénomènes de dilatation du béton a entraîné la division du vaisseau en trois travées majeures séparées par des verrières zénithales (joints de dilatation) à l'aplomb des entrées latérales et des circulations transversales. Cette division ternaire renvoie au programme du concours, chaque travée étant dévolue à l'un des trois modes de commerce. C'est par cette cohérence entre forme, fonction et structure, associée à l'emploi du béton armé, que cet édifice est lié aux expériences du mouvement moderne. Dans l'ensemble de la production des établissements Limousin (hangars à dirigeables d'Orly, 1923), les halles de Reims constituent une expérience à part puisqu'elles ont été réalisées sous la maîtrise d'œuvre d'un architecte.

P.-A. G.

■ HÔTEL DE VILLE (*Plan B1*)

Avant la construction de cet édifice, le conseil de ville rémois, issu de la charte accordée en 1138 par le roi Louis VII, tenait