

# 城市心脏的复苏:巴黎雷阿勒改造

王西西<sup>1</sup> 陈星竹<sup>2</sup>

(1. 天津大学建筑学院, 天津 300072; 2. 北京市建筑设计研究院佰地园林, 北京 100045)

**摘要:** 雷阿勒 (Les Halles) 作为巴黎的经济、交通、文化中心, 20 世纪 70 年代的市场建筑和公共花园已经无法适应现代城市发展需求和人口增长所带来的压力。2004 年, 雷阿勒地区改造国际竞赛给了这个地区一个复苏的契机。经过 6 年的时间, 新的规划设计针对目前该地区所存在的问题, 提出了在商业建筑、公共花园、地下交通三个方面各自成章却又互相联系的综合改造方案。

**关键词:** 巴黎; 地下交通枢纽; 改造; 公共空间; 步行街

## RESUSCITATION OF THE HEART OF CITY: RENOVATION OF LES HALLES, PARIS

Wang Xixi<sup>1</sup> Chen Xingzhu<sup>2</sup>

(1. School of Architecture, Tianjin University, Tianjin 300072, China;

2. Baidi Landscape, Beijing Architectural Design and Research Institute, Beijing 100045, China)

**Abstract:** As the center of culture, economic, transport of Paris, the buildings and public gardens of Les Halles, which were built in 1970s, have been unable to adapt to urban development and the pressures arising from population growth. In 2004, an international completion gave this place a chance to rebirth. 6 years later, the new plan came out with interconnected strategy for the renovation of commercial buildings, public gardens and the underground interchange.

**Keywords:** Paris; urban underground transit hub; renovation; public space; pedestrian street

坐落于法国巴黎右岸的雷阿勒 (Les Halles), 地处巴黎市中心, 是巴黎最古老的街区之一: 东起塞瓦斯托波尔大街 (Boulevard de Sébastopol), 西至卢浮街 (Rue Louvre); 北起艾蒂安马塞尔街 (Rue Etienne Marcel), 南至利沃利路 (Rue de Rivoli) (图 1)。跨越了巴黎中心的第一、二、三、四区, 地理位置极其重要。周边历史建筑与文化设施林立, 包括: 皇宫 (Palais Royal)、圣德斯塔修教堂 (l'eglise Saint - Eustache)、巴黎市政府。

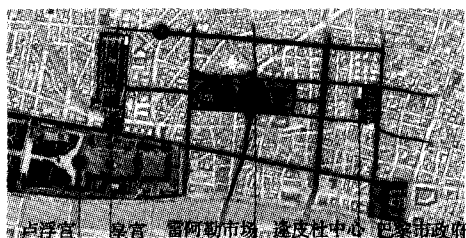


图 1 雷阿勒与周边区域

Fig.1 Les Halles and around

1137 年, 一道皇家敕令在巴黎建起了一片名为香蒲 (Champeaux) 的简陋商业区。这里开始做为巴黎活跃的中心市场发展起来。19 世纪 50 年代, 建

筑师维克多·巴尔塔 (Victor Baltard) 设计建造的中央菜市场拥有 12 个玻璃墙、铸铁结构的大厅, 摆脱了原来破旧、露天的市场形象, 成为当时在欧洲独一无二的大型中央副食市场, 并被法国作家左拉戏称为“巴黎的肚子” (图 2)。1959 年, 中央菜市场迁至郊区的胡金 (Rungis) 和拉维莱特 (la Villette)。市场建筑群也先后于 20 世纪 70 年代初拆毁, 遗留下的巨大空旷基地为建设大型地下交通枢纽提供了方便。1973 年时任巴黎市长的希拉克选择了让·维莱瓦尔 (Jean Willerval) 设计的名为“大雨伞” (Parapluies) 的雷阿勒商业中心方案。1979 年完工的雷阿勒, 所有的机动交通和停车场都被置于地下, 成为集商业、娱乐、交通枢纽为一体的城市综合体。

### 1 今日雷阿勒: 巴黎城市的心脏

如今的雷阿勒商场、外围的花园及周边教堂等历史建筑共占地 6 hm<sup>2</sup>, 坐拥 10 万居民。雷阿勒商

第一作者: 王西西, 男, 1982 年出生, 博士研究生。

E-mail: krigtime@163.com

收稿日期: 2011-10-21

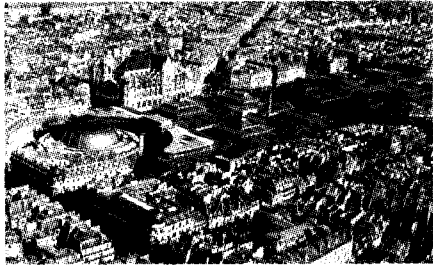


图2 1970年代改造前的雷阿勒市场  
Fig.2 Les Halles Market before 1970's renovation

场地下建筑中设有各种专卖店、大型书店、电器专卖、饮食连锁店,以及游泳馆、健身房、图书馆和大型电影院等公共服务设施,这里平易近人的消费环境和五花八门的娱乐设施营造了其富于活力的商业氛围,另外周边步行街众多的餐饮商业设施也吸引了大量游客前来娱乐消费,每年的顾客流量能达到4 100万(图3)。



图3 雷阿勒现状  
Fig.3 The actuality of Les Halles

雷阿勒街区也是巴黎城市公共交通枢纽的核心。其地下空间为各种停车场和交错的隧道。3条RER线(A、B、D)、5条地铁线(1、4、7、11、14)、还有地上15条公交线路和13条夜间公车线路在这里汇合。每天约有80万人次在这里搭乘交通工具,使得这里成为人们进出巴黎市区的主要门户,与临近的沙特莱地铁站共同形成了巴黎最大的地下交通枢纽。雷阿勒街区在地理位置、文化、经济和交通等方面所占的重要地位使其成为名副其实的巴黎城市的“心脏”。

## 2 危机的产生:巴黎城市的“心脏病”

虽然今日的雷阿勒街区商业气氛依旧热闹,但随着近年巴黎城市规模的扩大,人口的增长,这里逐渐呈现出各种城市问题。

### 2.1 滋生犯罪的“花园”

每日大量的巴黎居民和游客从这里进出巴黎中心城区,使得雷阿勒逐渐成为来自郊区的非洲和阿拉伯裔年轻人聚集的场所,加之雷阿勒市场本身定位为中低档市场,人流量大,商场周边常常有成群的无业青年和流浪汉聚集,构成了潜在的危险因素。

另外,花园中心缺少与地下商业建筑的交通联系,很多绿地都设有围栏封闭,过多的构筑物造成局部空间开放性不足,导致游人大多在花园边缘地区活动,中心则明显人气不足。大量的视觉死角,使得花园一度成为毒贩交易的场所,在夜间更是非常危险的地区。这个作为连接巴黎中心各大景点的中心花园如今成了不受欢迎的危险地带。

### 2.2 人满为患的地下交通

现在,雷阿勒市场东侧的“莱斯科特通道( Tube Lescot)”是整个地下商场和交通枢纽的主要出入口,直接连接地面步行街、地下地铁和RER。商场南北侧的贝尔日入口和朗比托入口直通地下商业设施,却无法直达地下交通换乘大厅,导致莱斯科特主入口人流压力过大。另外,由于每天的购物人群交通量巨大,尤其是在上下班,节假日交通高峰时间,地铁和商场出入口分流不清晰,常常造成搭乘地铁人群和购物人群混杂拥挤,严重影响交通枢纽的通达效率。

### 2.3 陈旧落后的设施

20世纪70年代建成的商场,虽然远观效果尚好,但是建筑外部水泥墙上早已布满涂鸦,内部照明昏暗,屋顶局部漏雨,整体建筑破败,公共服务设施相对落后。时至今日,地上2层的商业空间一直利用率低下,大部分处于闲置状态。这个30年前曾自诩“结合古典与现代美”的市场建筑如今已风光不再。

大多数巴黎人认为,雷阿勒综合体是一次极不成功的改造,甚至被称为“巴黎有史以来最失败的建筑”:一个巨大的钢筋水泥和玻璃的怪物。即使现在终日熙熙攘攘的雷阿勒地区,却依然无法掩盖浮华之下渐渐消失的巴黎风韵。巴黎市政府也希望能将其建成与埃菲尔铁塔、蓬皮杜中心和卢浮宫金字塔一样受游客喜爱的巴黎标志。因此,一场改造巴黎心脏的大手术也势在必行。

## 3 全新的雷阿勒:巴黎心脏的复苏

### 3.1 雷阿勒设计竞赛背景

2003年7月,巴黎市政府就雷阿勒街区改造计划开展了国际竞赛,改造更新紧紧围绕其城市职能:公共空间,地下交通空间,建筑和功能定位展开。雷阿勒市场作为“巴黎的心脏”,重新整合的空间必须与周围环境相协调,并要对周围地区具有足够的吸引力。为此,巴黎市政府提出了改造的目标:1)确保雷阿勒市场地区人们的安全;2)通过解决公共环境之间的冲突,促进雷阿勒和周边环境的互动,改善

基地环境质量;3)改进地下道路网络的功能性和安全性,加强机动车地下出入能力,并减少过境交通对市中心的影响;4)保留整个花园,简化交通,加强花园环境的亲和力;5)提高进入公共交通网络的便捷性,提高安全和服务质量;6)加强公共设施建设;7)确保购物中心良好的商业气氛和高效率的运作;8)保持地区的社会多样性,鼓励经济和其他各种活动。

面对诸位建筑师大胆而创新的改造计划,针对雷阿勒这一敏感地区,巴黎委员会谨慎选择了相对保守,造价较低,可行性较高的方案。2004年12月,法国 SEURA 设计公司的大卫·曼京(David Mangin)击败让·努维尔、库哈斯和维尼·马斯,赢得了雷阿勒街区的规划竞赛。2006年秋,建筑师帕特里克·博格(Patrick Berger)和雅克·安祖迪(Jacques Anziutti)事务所在大卫·曼京规划的基础上设计的名为“天篷”(Canopée)的建筑综合体方案一举赢得了雷阿勒地区商业建筑部分的国际设计竞赛。其后,雷阿勒地区的改造工程又经过漫长的公审和修改,终于在2010年初开始动工(图4)。

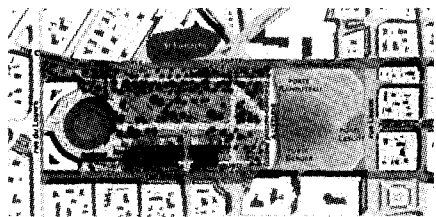


图4 2009年雷阿勒街区规划平面示意  
Fig.4 The plan of Les Halles Area, 2009

### 3.2 商业建筑的重建:延续自然景观的新建筑

玻璃、水和光:所有材质根据透明、半透明或不透明组合出不同的透视效果,带给人们不同的视觉感受。水、光、空气完美呈现出屋顶的弧形桁架。自然能源和城市能源共同为雷阿勒提供能源支持。

新的商场建筑“天篷”(Canopée)将成为巴黎大区进入小巴黎的新门户,也是整个雷阿勒街区的统领核心。建筑师试图创造一个生发于土地的轻盈、透明而宁静的有机体。建筑物在形象和高度上试图延续花园中林木树冠起伏延绵的意象,流线型的透明外壳将成为雷阿勒地区新的标志物(图5,图6)。原来雷阿勒商场中的地下露天广场也将转变为由巨大通透屋盖遮蔽的灰空间。采光、噪声和通风都得到了良好的控制,建筑立面玻璃等透明材质的使用,强调了轻盈、通透的感觉。屋顶加设的大面积太阳能电池板,为建筑内部照明提供自然能源,同时屋顶收集的雨水将用来灌溉花园,顺应了当下生态建筑的潮流。

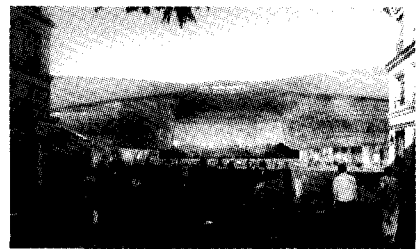


图5 改造后的莱斯科特入口

Fig.5 The entrance of Lescot after renovation



图6 “天篷”的下沉庭院

Fig.6 The sunken garden of the “Canopée”

“天篷”地上建筑为3层,除了大部分的商业空间还设置了一个公共图书馆,一个音乐学院,演出厅,残疾人服务中心和两个面向公园的咖啡厅等公共服务设施。北、东、南向都设置了大型出入口。内庭中心的步行桥连接建筑东西两侧的莱斯可大街和花园。同时还设有电梯直接从花园进入地下庭院,以便于乘客快速到达地下交通枢纽。现在的建筑和花园之间无法连通,新建筑则将下沉庭院直接面向西侧的花园开放,为人流疏散提供了更加宽裕的空间,也为公共花园带来更多的人气。

改造后的雷阿勒商场将成为集休闲、娱乐、购物、交通为一体的建筑综合体。商场建筑如同巴黎城市心脏的心室,将起到连接地上公共空间与地下商业和交通空间的重要衔接作用。

### 3.3 公共空间的改善:开放的景观与步行系统

目前的雷阿勒花园总占地为4.3 hm<sup>2</sup>,其中游乐空间为3 650 m<sup>2</sup>,但可供游人进入的绿地空间仅为3 500 m<sup>2</sup>,还有10 000 m<sup>2</sup>的绿地无法进入。

新的景观方案由大卫·曼京的团队和景观师菲利普·哈金(Philippe Raguin)合作设计,针对现存绿地可使用空间不连续和利用率低下的问题,调整景观布局并简化道路交通,将现在支离破碎的花园整合为一个完整统一的、没有围栏的绿色步行空间。花园中心将变为巨大的中央走廊,连接花园东西两侧的塞瓦斯托波尔商业街区和交易所。贝尔日街一侧现存的五排椴树与栗子树覆盖的林荫大道将被保留,通过对土壤通气性和排水系统的改善,以恢复林

木的生命力。花园同时为不同年龄段儿童设计了多样的游乐场所,并将现存的地下热带温室改造为青少年活动中心。

改造后的雷阿勒花园将更加开放通透,不可进入的绿地空间减少到1 200 m<sup>2</sup>,儿童游乐空间达到3 870 m<sup>2</sup>,可进入的绿地空间将达到12 000 m<sup>2</sup>,将为游人和居住者提供更加宜人、多样、安全的“以人为本”的绿色休闲空间(图7,图8)。

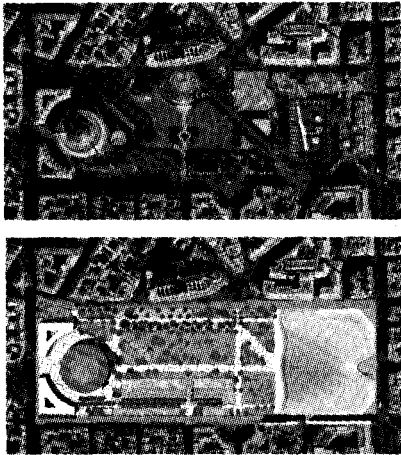


图7 改造前后绿地面积对比

Fig.7 A comparison of green area before and after renovation



图8 改造前后步行街区对比

Fig.8 A comparison of pedestrian street before and after renovation

花园周边的步行街系统也得到了进一步扩大与完善,连接塞瓦斯托波尔大街和卢浮街的贝尔日街,朗比托街以及贝尔日街与圣奥诺雷街之间的南北向街道将全部变为步行街区。步行街区系统将覆盖整个雷阿勒周边街区,加强了整个花园地区连接巴黎市中心其他公共场所和雷阿勒的衔接功能(图8)。

### 3.4 地下交通的整合:便捷地进入地下交通中心

针对以上提到的交通现状,在新的方案中,整治和完善了所有步行出入口的交通组织情况。改善莱斯可特主入口的空间环境,提高其舒适度和通行力;增加地下三层商业与四层地铁换乘的垂直交通,使行人可以从朗比托(rambuteau)和贝尔日(Berger)两个入口快速到达地下RER换乘大厅,从而分担主入口的人流压力;增设无障碍设施,改善地下空间的

安全问题;改造RER地下交通大厅室内空间。同时,玛格利特广场上的新入口的建设,有力地提高了来自利沃利大街人流进入地下商业空间和交通枢纽的便利性(图9)。

为了减少巴黎市中心繁重的机动车交通压力和对扩大的步行街的影响,地下轨道将进行整合,原先设于这些路段的地下机动车出入口将取消。同时一项通过RER铁路来进行货物运输以减少市中心汽车货运的提议也在研究阶段。

改造完的交通系统,如同通畅的大动脉,将全面提高雷阿勒地下交通枢纽的可达性、舒适性、便捷性和安全性。

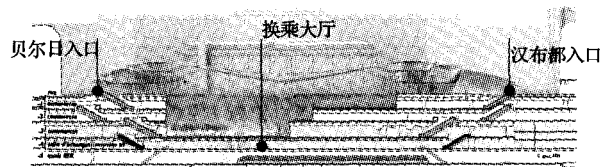


图9 剖面示意

Fig.9 The section of traffic

## 4 结语

繁杂的城市如同精密的人体,中心之于城市正如心脏之于人体,它的功能运作的优劣直接关系到一个城市的命运。巴黎中心雷阿勒800年来经历了多次的巨大变化,虽然20世纪70年代改造后的交通综合体被广为诟病,但是从2004年开始的雷阿勒街区规划竞赛至今,项目的实施依然充满着争执。规划和建筑方案在政府、商业代表、民间组织等的监督建议中谨慎地调整修改。尤其是在法国巴黎提出“大巴黎”(Grand Paris)的都市圈规划蓝图后,雷阿勒的改造成功与否对于巴黎城市中心及周边地区关系更为重大。2010年,历经6年的雷阿勒街区改造项目终于开始从图纸进入了施工阶段,虽然目前还无法判断这次改造所能达到的成效,但是希望通过对方案的介绍对国内不断兴建的大型城市交通综合体和城市中心区的改造提供有益的启发和借鉴。

### 参考文献

- [1] Paris-Les Halles. Concours 2004[M]. Paris:Ed. du Moniteur, 2004.
- [2] Des Halles au forum. Métamorphoses au Coeur de Paris: Large, Pierre-François[M]. Paris:Editions L' Harmattan,1992.
- [3] Rénovation des Halles. Réunion Publique[J]. Ville de Paris, 2008(10).
- [4] Les Halles. Actualité du Projet[J]. Mairie de Paris,2007,2(12).
- [5] Les Halles Métropole. La Logique du Projet[J]. Mission Les Halles & Ville de Paris,2009,10(7).