

Paysage à Grand Gabarit

La requalification de la friche industrielle Dalle Hygiène

J'ai eu l'occasion à maintes reprises de contribuer à la préfiguration de projets urbains, portant sur des sites de deux à une quinzaine d'hectares. Ces projets m'ont familiarisé avec les contraintes propres à la programmation urbaine, des contraintes que j'avais déjà rencontrées, mais avec une intensité moindre, dans mon travail de maître d'œuvre d'espaces publics. Concevoir un projet urbain, c'est en effet inscrire sa pensée et son action dans une chaîne de décisions qui trouve sa source bien avant soi, parfois dans des documents de planification dont la mémoire est largement oubliée, et dont l'aboutissement concret demeure incertain jusqu'au dernier moment. Cette chaîne se déploie donc dans une durée qui excède le champ de vision de la plupart de ceux qui s'y trouvent liés, un ensemble pléthorique et changeant de personnes qui, pour la plupart, n'y interviendront que momentanément, sans s'intéresser de près au travail de leurs voisins, parfois en le méprisant, voire en tentant de lui nuire. Entre les élus et leurs techniciens, les chargés de mission des services instructeurs des dossiers de demande d'autorisation, puis de subvention, les programmistes et les assistants à la maîtrise d'ouvrage, l'équipe de maîtrise d'œuvre et les multiples experts qui lui sont associés, les représentants de la société civile et les interlocuteurs associatifs, la transmission du projet est toujours compliquée et incertaine. Donc, faire un projet urbain, c'est tenter de faire avancer une idée malgré les multiples inerties et les vents contraires.

Mes premières missions de ce type m'ont vite donné la mesure du problème. L'expérience cominoise, dont j'ai parlé dans un autre récit, illustre bien la naïveté avec laquelle je pensais alors qu'il était possible, en urbanisme, de concevoir et de dessiner un projet avec un degré de précision et d'exigence comparable à celui de n'importe quel projet d'espace public. Les résultats de ces premières tentatives m'ont convaincu de changer de méthode. J'observais celle de mes aînés. Autour des tables de réunion, les projets urbains étaient discutés par des ingénieurs, des architectes, des urbanistes travaillant au sein des administrations publiques chargées du développement urbain : directions départementales de l'équipement, services urbanisme des communautés urbaines, services fonciers. Formés dans le bain de l'urbanisme opérationnel depuis des décennies, mes interlocuteurs opéraient selon une logique bien différente de la mienne. Je me souviens de l'une d'elles, chargée de mission à la Communauté urbaine de Lille, qui m'expliquait que mon travail de paysagiste était de produire une « image » pour valoriser le projet, mais que le vrai travail de conception, celui qui déciderait des fonctions à installer, de la dimension des espaces, de leur répartition, de leurs volumétries, était affaire de planification et de réglementation. Les documents

d'urbanisme, les plans d'occupation des sols puis les plans locaux d'urbanisme, les schémas directeurs puis les schémas de cohérence territoriale, étaient pour elle l'alpha et l'oméga du projet urbain : le reste n'était qu'habillage. Pourtant, il faut bien constater qu'un même plan local d'urbanisme, affectant sur une même portion de territoire le même règlement, peut générer des projets urbains assez différents. Certes, l'œil averti distinguera derrière les dissemblances la constance de certaines densités, de certains écartements, de certaines teintes chromatiques, de certains matériaux, effets évidents du pouvoir unifiant des règlements et des gabarits, mais la maille trop large de ce crible projectuel n'est pas un réel facteur de qualité et de cohérence du paysage urbain qu'il produit. Le plan d'urbanisme le plus exigeant n'empêchera pas la médiocrité et la cacophonie architecturale et paysagère. Je cherchais donc, entre la précision inepte de mes premiers dessins, et le renoncement formel de mes aînés urbanistes, une voie intermédiaire. Cet ajustement, je pense que tout concepteur de projet urbain le recherche, et sans doute pendant toute sa vie, tant la diversité des contextes modifie à chaque commande le niveau d'exigence et de précision qu'il convient d'affecter au dessin du projet. Il a cependant, d'après ma propre expérience, pour effet de placer le concepteur dans une étrange posture, qui le conduit à dessiner moins que ce qu'il conçoit, afin de donner à son projet plus de chances d'être approprié et compris par la chaîne des acteurs qui auront à en poursuivre l'exécution, au risque de produire finalement des espaces trop vagues, abandonnés à la médiocrité de ceux qui le mettront en œuvre.

L'expérience la plus nette que j'ai faite à ce jour de ce problème concerne un projet urbain que j'ai conçu avec les architectes urbanistes Ludovic Durieux et Marion Droulez sur le site de l'ancienne entreprise Dalle Hygiène, à Bousbecque, au Nord de Lille. Nous étions titulaires, Ludovic et moi, d'un accord cadre avec la Communauté urbaine, portant pour plusieurs années sur la programmation de nombreuses d'emprises issues de ces friches industrielles dont la région Nord regorge. Issues de la fermeture d'usines produites par la désindustrialisation de l'après crise pétrolière, ces friches occupent de vastes terrains généralement attractif pour la promotion immobilière, mais que leur caractère central – puisqu'en un siècle de vie elles ont généré autour d'elle un tissu urbain complet- investit de multiples enjeux, de mixité fonctionnelle, d'espaces publics, de mobilité douce, d'excellence environnementale. Notre mission était pour certaines de ces friches de produire un plan de masse, de le faire approuver par les municipalités concernées et par la Communauté urbaine, après avoir consulté les opérateurs potentiels des futurs projets urbains, pour que les documents d'urbanisme intègrent ensuite nos prescriptions, et que celles-ci s'imposent aux opérateurs, les empêchant de sacrifier la qualité urbaine à la recherche de profits immédiats. Le projet que nous dessinerions devrait donc passer trois étapes successives de validation, qui seraient autant d'occasions de remise en question : d'abord convaincre nos maîtres d'ouvrage, ensuite traduire le projet approuvé dans le langage des documents d'urbanisme en vigueur, et enfin espérer que les opérateurs privés et publics chargés de la mise en œuvre du projet respecteraient notre plan masse. Chacune de ces étapes de décision impliquait par ailleurs un niveau de formalisation du projet différent. Ainsi, pour emporter l'adhésion de la Ville, donc de personnes peu formées à l'abstraction urbanistique, il nous faudrait produire des dessins précis, des plans de masse assez détaillés pour appréhender au-delà des volumétries proposées, l'aspect des futurs bâtiments et espaces publics, grâce à des croquis d'ambiance et à des perspectives alléchantes. A l'inverse, la deuxième étape de validation ignorerait ces dessins et nécessiterait des schémas très

abstrait, exprimant la quintessence du projet sous la forme de flèches, de hachures, d'aplats et de notices les plus synthétiques possible. Et finalement, nous savions que la troisième étape de validation, impliquant cette fois les futurs opérateurs urbains, appellerait des dessins dont le niveau de précision, à mi-chemin entre les deux précédents, serait assez précis pour donner des indications contraignantes aux promoteurs, mais assez vagues aussi pour que leurs architectes puissent se les approprier. Dans de telles conditions, peu de nos projets urbains ont abouti sur l'aménagement d'espaces ressemblant à ceux que nous avons imaginés ! Le succès relatif du projet dont il va maintenant être question provient sans doute du fait que nous venions de terminer pour cette ville une longue étude d'amélioration de ses espaces publics, que j'avais dirigée et qui avait donné satisfaction à l'équipe municipale. Nous bénéficions ici d'un crédit de sympathie sans lequel il est vraisemblable que le projet urbain nous aurait complètement échappé.

Le site du projet urbain prenait la forme d'une plateforme industrielle en bande de X hectares, disposée selon une orientation Nord-Sud, entre, au Nord, un bras mort du canal de la Lys – la voie d'eau qui avait précisément suscité l'implantation industrielle initiale- et au Sud le centre-ville de Bousbecque, la mairie se trouvant dans l'axe de la bande. Entre le centre-ville et la Lys, le terrain naturel présentait une pente légère, que les industriels successifs avaient complètement enfouie sous les remblais d'une longue plateforme pratiquement plate. Au bord de la Lys, la déclivité entre son niveau et celui des berges du canal était de l'ordre de trois mètres. Les flancs Est et Ouest du terrain étaient occupés par une urbanisation résidentielle relativement diffuse, faite d'un côté d'anciennes fermes et maisons de ville, de l'autre de villas assez luxueuses construites pour les patrons et leurs cadres. Le programme de restructuration du site portait sur la démolition des bâtiments industriels restés en place, le traitement des pollutions détectées, puis la construction de logements neufs, selon des objectifs de densité importants pour cette commune périurbaine qui avait favorisé depuis plusieurs décennies une urbanisation pavillonnaire. La municipalité avait demandé que les logements collectifs à construire ne dépassent pas une hauteur de deux étages au-dessus des rez-de-chaussée. Elle souhaitait également que la restructuration soit l'occasion d'aménager un accès à la Lys depuis le centre-ville car, comme la plupart de ces petites villes formées le long de voies d'eau à la vocation initialement industrielle, Bousbecque s'était développée en tournant le dos au canal. Mais depuis qu'elle était débarrassée de l'industrie, la voie d'eau redevenait attractive, et les rares chemins permettant d'y accéder pour s'y promener ou y courir, étaient peu visibles et trop étroits. La commune, enfin, souhaitait que le projet urbain soit l'occasion de réduire la présence du stationnement automobile dans le centre-ville, et elle avait fait porter au programme l'aménagement d'un parking public entre le site et la mairie.

Si ce projet a constitué pour moi une étape dans mon rapport aux échelles de décision complexes du projet urbain, c'est parce que s'y sont complètement amalgamées les considérations sur le fond, c'est-à-dire sur ce que j'estimais qu'il y avait à faire ici, et des considérations sur leur processus de validation. J'aspirais à une formalisation du projet située à équidistance de l'abstraction des documents d'urbanisme et de l'exigence formelle d'un projet d'aménagement. En s'hybridant, ces deux horizons de pensée convergèrent sur une proposition d'une grande simplicité formelle, déclinable en quelques données élémentaires, traduites en quelques mesures précises. La radicalité du projet me semblait garantir à la fois la précision formelle et la souplesse processuelle du projet urbain. J'avais à

l'esprit ce projet emblématique de mon maître Simon qui, à Reims, avait conçu le parc Saint-John Perse à partir d'un dessin très simple – une sorte d'immense cratère planté de plants forestiers serrés- non par l'effet d'un a priori formel mais parce que, ne disposant que de très peu de moyens pour réaliser ce parc, il avait eu l'idée d'un procédé de terrassement peu coûteux, à partir des déblais du chantier de construction d'un grand ensemble alors en cours d'édification à quelques encablures. En faisant déplacer les terres par les engins, d'abord le long d'une piste sous la forme d'un merlon puis en les repoussant autour de l'aire circulaire qui leur permettait de faire demi-tour, le projet de terrassement générait de lui-même cette forme de cratère qui devint dès lors la structure même du parc. Cette manière de fonder la géométrie du projet dans les conditions matérielles de son exécution, présente dans la plupart des projets de Simon, joue un rôle majeur dans la fascination que son travail exerçait sur moi. Ce que j'ai cherché à faire sur la plateforme de Dalle Hygiène, c'est la même chose, mais en déduisant la forme non pas des conditions de sa mise en œuvre sur le chantier – je n'en étais pas encore là- mais de celles de son processus de validation.

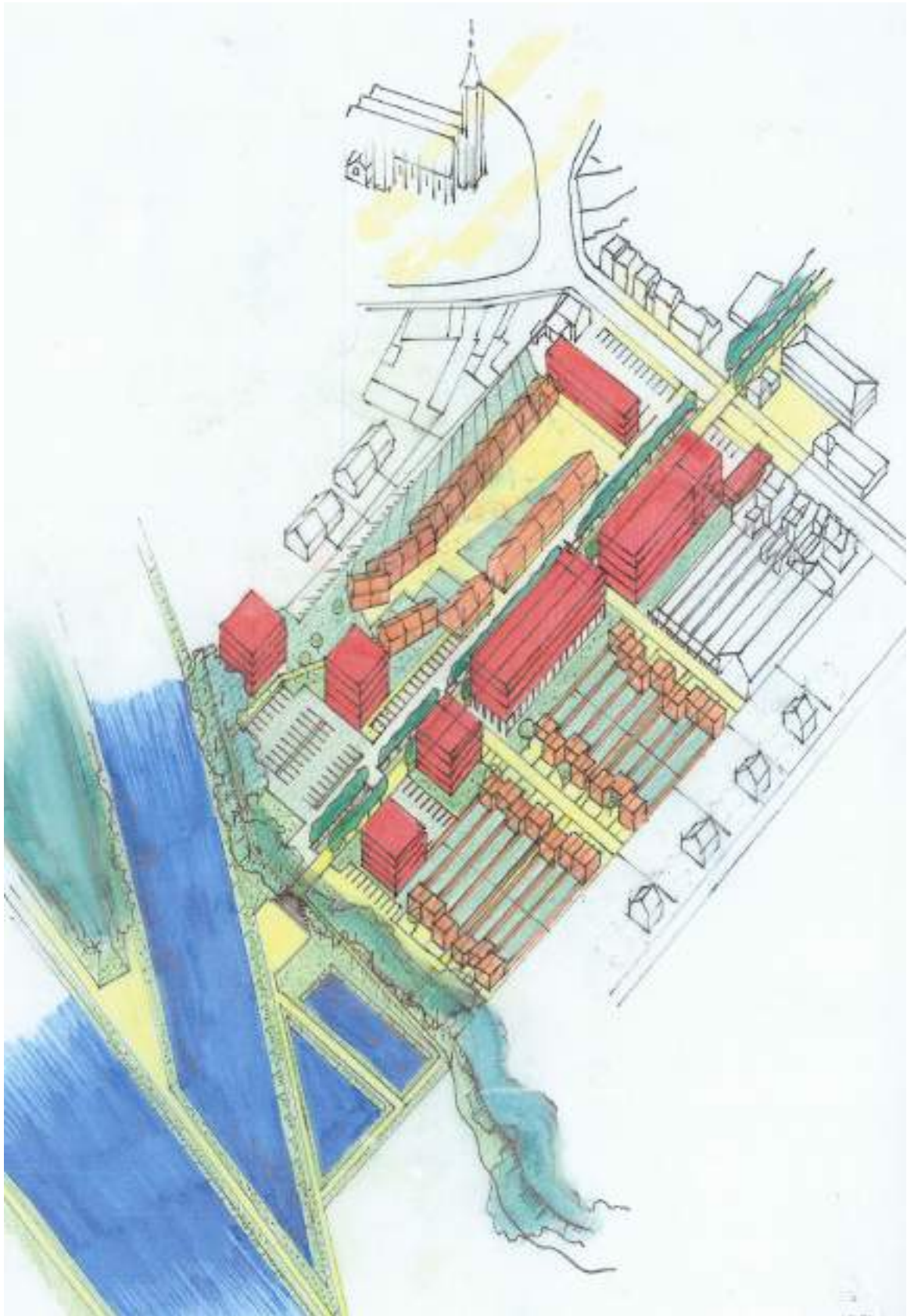
Que serait cette forme simple, radicale, précise et ouverte ? La multiplicité des injonctions du programme ne favorisait-elle pas plutôt une dispersion des orientations de projet ? Car répondre à la demande de construction de nombreux logements tout en leur affectant une faible hauteur, c'était forcément les étaler sur le sol, un sol que l'intégration d'un parking public réduirait encore plus, ne laissant finalement que peu de place aux espaces publics. Et si cette part était faible, l'accès à la Lys ne pourrait prendre, au mieux, que l'aspect d'une allée assez étroite, peu engageante. Comme souvent, il apparaissait impossible de répondre frontalement aux diverses demandes du programme – raison pour laquelle, d'ailleurs, il avait été fait appel à un concepteur patenté.

Dans un tel cas de figure, la solution ne peut consister en un compromis, forcément insatisfaisant, entre les demandes contradictoires. Au contraire, la forme doit s'imposer précisément par sa capacité à résoudre les contradictions du programme, en opérant une sortie vers le haut. Il devait exister entre les différents termes un horizon commun qui permettrait leur conciliation. Dans l'ordre : le problème de la densité architecturale ne pouvait être réglé qu'en autorisant des volumétries plus hautes, donc en dépassant le seuil des deux étages souhaité par la Ville. Mais comment justifier trois, quatre, voire cinq étages dans une commune qui se veut rurale, c'est-à-dire dans son esprit, dominée par un bâti de faible hauteur ? Précisément en trouvant un moyen de vivre la grande hauteur comme participant de l'identité de cette commune, c'est-à-dire en référant le projet à une figure connue de tous de son paysage urbain. Cette figure, c'est celle de l'architecture industrielle elle-même. La grande hauteur, dans les villes du Nord, est le fait de ces hautes nefs industrielles, de ces longs pans de mur de brique, de ces travées impeccablement alignées, qui habitent la perspective de la plupart des rues. Je me proposais donc de justifier une forte hauteur des immeubles au nom de leur capacité à faire perdurer l'échelle de l'architecture industrielle présente dans le paysage urbain depuis plus d'un siècle. Nous avons pour cela un argument de poids. Ludovic Durieux avait réalisé une expertise rapide des bâtiments industriels présents sur la plateforme, et en avait conclu à la possibilité d'en conserver et d'en réhabiliter certains. L'Etablissement Public Foncier, chargé du portage foncier et de la remise en état du site était défavorable à cette option, considérant que le coût d'une rénovation serait largement supérieur à celui d'une démolition suivie de reconstructions neuves. Le Communauté urbaine et la Ville n'étaient pas insensibles à cet argument, et nous ne parvînmes pas à les convaincre. Les bâtiments furent donc intégralement détruits, mais

nous pûmes pour cette raison présenter l'introduction dans le projet urbain de l'échelle industrielle comme une manière de maintenir malgré tout un lien avec ce pan de l'histoire locale. Nous fîmes ensuite valoir qu'il ne suffit pas de construire plus haut pour que l'échelle industrielle soit effectivement introduite. Ce qui caractérise en effet l'architecture industrielle, ce n'est pas seulement sa hauteur, c'est surtout la grande longueur de ses façades et de ses pignons et l'immensité des emprises qu'elle investit au sol. Il ne serait évidemment pas question pour autant de construire des ensembles de logements d'une telle ampleur, mais en revanche je tenais un argument pour justifier un alignement rigoureux des façades, et l'introduction d'une très large avenue centrale depuis laquelle les effets de perspective d'ampleur industrielle pourraient être produits. J'introduisais de la sorte la figure d'une très large voie centrale, de 25m de large, séparant deux fronts bâtis réguliers, pouvant s'élever sur cinq niveaux. La densification du cadre bâti permettrait de répondre dans cette large emprise de voirie aux besoins de stationnement public exprimés par la municipalité. Mais comment implanter cette voie ? Bien évidemment, dans le sens de la longueur du terrain, c'est-à-dire selon l'orientation Nord-Sud reliant la Lys au centre-ville. De la sorte, cette large avenue ouvrirait sa perspective jusqu'au canal, établissant un pont visuel direct et efficace, incitant les passants à se rendre sur les bords de Lys.

L'ensemble de ce raisonnement, que je présente ici selon une chronologie et une logique rationnels, relevait plus pour moi d'un mécanisme intuitif, qui me fit apercevoir la grande avenue large et droite entre la Lys et le centre-ville comme la figure régulatrice de tout le projet, figure qui semblait effectivement offrir une réponse pertinente aux différentes demandes du programme, mais sur la base d'un parti radical et facile à communiquer à nos interlocuteurs, suffisamment simple pour pouvoir poursuivre sa vie sans trop de heurts dans les rouages de la prise de décision ultérieures.

Régler finement cette forme, en tirer des vues séduisantes pour emporter l'adhésion de la Ville, puis ensuite au contraire, la dénuder, l'épurer de toutes ses fioritures pour la réduire à l'état d'un simple gabarit sur le document d'urbanisme, n'a posé aucun problème. Il a fallu bien sûr défendre la largeur de la voie, parfois jugée excessive par nos interlocuteurs. Il a fallu montrer comment cette largeur se déduisait assez logiquement de l'addition harmonieuse, sur la coupe du projet, de l'emprise des voiries, du stationnement et de la promenade publique jusqu'à la Lys. Il a fallu apaiser les craintes de certains habitants invités à découvrir le projet avant sa validation définitive, craintes inspirées par la hauteur des édifices, mais estompées par le gain en terme d'espaces publics et par la virtuosité de nos alléchants croquis et perspectives. Mais tout cela s'est passé sans heurt véritable, preuve que la manière que nous avons eu ici de formater le projet en fonction des contraintes de sa validation complexe donnait les résultats espérés.



axonométrie du projet : en rouge, les collectifs, en orange les logements intermédiaires et individuels, en jaune les espaces publics.

Plusieurs années se sont écoulées avant que le projet devienne réalité. Après la démolition des bâtiments industriels, un architecte a été désigné pour établir le plan de masse sur la base de mon premier dessin. Il opéra les mises à l'équerre que tant d'architectes affectionnent, alors que mon propre plan de masse jouait souvent le parti des axes tronqués et des contrepoints en diagonale. Mais, à ma grande satisfaction, il ne toucha pas à l'avenue centrale, ni dans son implantation, ni dans son emprise. C'est donc avec confiance que je suivais de loin les avancées du chantier, lorsque les hasards de mes déplacements me faisaient passer par là.

Lorsque je découvris le résultat à l'ouverture du nouveau quartier, les sentiments que le spectacle de la grande allée m'inspira étaient contradictoires. Dans la même seconde, je me réjouis de la découvrir enfin, dans toute sa profondeur et toute sa largeur, sa ligne de mire pointant vers les peupliers et les saules qui marquent le cours du canal, devenu visible depuis le centre-ville. Et dans cette même seconde, je me désolai de l'indélicatesse avec laquelle ce bel espace public avait été aménagé. Manifestement, le paysagiste mandaté par l'architecte pour dessiner la grande avenue avait entrepris de tout faire pour en atténuer la force. Du côté des façades alignées des hauts immeubles, un trottoir étroit longeait le pied des édifices, là où j'avais imaginé des alignements de frênes ou de saules, qui auraient souligné la perspective et formé un filtre entre les logements et l'espace public. En face, la promenade vers la Lys a effectivement été aménagée, sous la forme d'une allée en béton accompagnée par des fossés et des noues végétalisées qui veulent évoquer, je suppose, le paysage de marais qui caractérise le bras mort de la Lys, comme une anticipation, le long de la promenade, de ce à quoi elle donne accès. Entre ces deux bords, la voirie circule assez simplement, mais la partie centrale de l'avenue est occupée par une succession de petits la perspective dans son creux le plus intime. L'intention qui se trouve derrière ce geste est assez évidente. Je suppose qu'il s'est agi ici de distribuer le stationnement de façon homogène le long de la voie, mais en l'interrompant régulièrement par des plantations afin d'éviter tout effet de masse, choix tout à fait légitime et peut-être même judicieux, mais qui en l'occurrence a eu pour effet d'altérer la belle radicalité formelle de la grande allée. La perspective, qui aboutissait dans mon projet sur un large escalier descendant la déclivité de trois mètres séparant le remblai industriel des berges de la Lys, butte sur un petit escalier doublé d'une rampe conforme aux réglementations en vigueur.



Deux vues du projet réalisé. La grande allée, côté promenade vers la Lys en haut, et côté chaussée en bas...

Tout cela manque d'ampleur à mon sens. Plutôt que de la fragmenter, j'aurais sans doute unifié le profil en travers de la grande avenue, par exemple en la plantant massivement jusqu'à la faire ressembler à une sorte de peupleraie linéaire, entre les futs de laquelle les vues sur la Lys et sur le centre-ville se seraient encadrées, et dans la trame de laquelle chaque fonction – trottoirs, voiries, stationnement, noues, allées, auraient trouvé une place toute désignée. Je m'en suis ouvert au maire et au secrétaire de mairie, lors de l'inauguration du nouveau quartier, mais j'ai vite compris qu'ils ne voyaient absolument pas le problème. J'avais perdu la main depuis longtemps sur le projet, l'affaire était désormais close, tout le monde semblait avoir fait de son mieux. Je passais à autre chose...