

Xavier Malverti

LA GRANDE ÉCHELLE DE REM KOOLHAS

DE NEW-YORK À LILLE : LA VILLE DÉLIRE

Le souci «de la bonne échelle» d'un projet revient comme un leitmotiv dans le discours des architectes. Cette notion renvoie aux questions de convenance, de mesure et de dimension : «être à l'échelle», «être à la mesure», «être à la dimension». Elle établit l'idée d'un rapport entre plusieurs éléments, se hiérarchisant et s'ordonnant autour de divers critères.

Philippe Boudon montre que pour utiliser la notion d'échelle comme opérateur dans la conception du projet architectural, il convient de distinguer le point de vue de la mesure, l'entité à mesurer, la relation entre l'objet mesuré et l'instrument de mesure. À ces trois opérations, il associe l'idée de pertinence. Il parle de «pertinence de la mesure». L'association d'un espace de référence à un acte de mesure relève d'une pertinence. Il existe beaucoup de pertinences pour donner mesure et la liste n'est jamais close. Il peut s'agir aussi bien de l'échelle technique, fonctionnelle, géométrique, économique ou symbolique. Ces différentes échelles s'articulent et établissent des relations entre elles¹.

C'est sans doute dans les articulations et les ajustements entre les échelles que réside toute la complexité d'un projet architectural et urbain. C'est aussi dans cette notion de mesure que se placent les liens et les différences entre le projet d'architecture et le projet urbain.

En 1994, un appel d'offre est lancé par le PIR-Villes CNRS sur le thème de l'architecture à grande échelle². Cette notion nous intrigue en tant que chercheurs. À nous d'en proposer une définition. Au même moment, en 1995, le projet Euralille s'achève et de très nombreux articles de la presse spécialisée en rendent compte. Des entretiens avec les principaux acteurs du projet occupent les colonnes des revues professionnelles. Cette médiatisation nous surprend par le maniement récurrent de l'expression de grande échelle, de *Bigness* et de complexité, pour un projet d'ailleurs qui ne paraissait ni plus grand, ni plus complexe que beaucoup d'autres.

Une architecture d'assemblage

Les projets d'architecture à grande échelle s'énoncent comme des opérations originales qui sortent des règles générales de fabrication de la ville. Cette excep-

tion trouve son origine dans les nombreux critères ou points de vue servant à appuyer l'idée de grande échelle : l'étendue du territoire concerné par l'opération, le temps retenu pour concevoir et réaliser le projet, le nombre et l'importance des acteurs, ou encore la complexité des programmes. La «grande échelle» poserait donc des questions en terme de dimension, de temps et de complexité. Tous ces éléments nécessiteraient d'être précisés autour des notions de pertinence (le point de vue), de référence (la géographie du contexte) et de découpage topographique (le périmètre et les limites de l'objet).

Lié au terme «grande échelle», le sens du mot «architecture» se modifie. Il ne concerne plus l'art de construire un édifice selon des règles mais l'art de construire un objet qui deviendrait si important qu'il occuperait une part conséquente de territoire au point de constituer lui même une entité territoriale. Nous sommes ainsi tentés d'entendre par «architecture à grande échelle» une sorte de projet urbain. Ce projet urbain, cette composition ou recomposition d'un morceau de ville ou de territoire, porte sans doute, par le mot «architecture» qui lui est donné, une nature particulière due à l'opposition entre les termes «ville» et «architecture».

L'architecture fait référence à l'art de construire un édifice fini, réalisé en un temps donné, selon un programme initial précis, même s'il vit par la suite une longue histoire. La composition d'une ville – par la taille du territoire concerné, le nombre des acteurs, la complexité et l'incertitude des programmes – se conçoit et se réalise sur un temps très long sans une forme prévue dans un dessin au point d'en réaliser la maquette, ni achevée après un processus limité dans le temps. Ainsi, l'architecture des

1. Boudon Ph., Deshayes Ph., Pousin F., Schatz F., *Enseigner la conception architecturale*, Paris, Éditions de la Villette, 1994.

2. Malverti X., Picard A., *Concevoir, produire, gérer, de l'ingénierie*, Rapport final dactylographié, Programme Architecture à grande échelle, PIR-Villes CNRS, décembre 1997.

Les Annales de la Recherche Urbaine n° 82, 0180-930-III-99/82/p. 16-24 © METL.

édifices qui composent la ville peut se renouveler dans des formes instantanées, tandis que le tracé des voies publiques et le découpage des sols structurent le territoire pour accueillir les édifices et leur infrastructure au cours du temps. Bien que sa structure soit plus pérenne, la ville n'est jamais par essence finie, elle est toujours en devenir, au moins par les substitutions qui s'opèrent sur chaque parcelle et assurent le renouvellement des édifices et des programmes éditaires. Elle change d'apparence, comme on change de vêtements, tout en restant à peu près la même dans l'organisation des sols.

La construction d'un édifice est le plus souvent définie par les maîtrises d'œuvre et d'ouvrage pour un usage restreint et limité dans le temps. La ville se fabrique sur un jeu très complexe entre un grand nombre d'acteurs qui établissent entre eux des règles conscientes et inconscientes, et construisent des outils pérennes pour gérer le territoire. La notion d'architecture à grande échelle recouvrerait plutôt des projets urbains qui semblent avoir été conçus et réalisés comme des projets d'architecture : de grands édifices ou groupes d'édifices liés entre eux et construits sur un temps court, dont le maître d'ouvrage est unique et parfois très important par son pouvoir institutionnel et sa capacité d'investissement. Cette catégorie de projets, couramment mis en œuvre dans les années 60 sous forme de plans-masses (villes nouvelles, grands ensembles d'habitation, centres directionnels, quartiers d'affaires ou rénovation de centre ville) semble être proposée de nouveau sous forme de projets urbains initiés par des organismes liés à l'État (CDC, SCET, SNCF, etc.), par des groupes concessionnaires de réseaux, des banques ou des assurances, et proposés aux communes à la recherche de réalisations leur permettant de se positionner au sein d'une forte concurrence urbaine.

Aujourd'hui, en Europe, la structure des villes se modifie surtout par la réutilisation et le remembrement de terrains libérés par des activités disparues. Ces opérations nécessitent la conception d'une nouvelle structure urbaine sous forme de plan directeur. Pour concevoir ces plans, les hommes de l'art sont contraints de construire une cohérence entre des éléments et des faits d'ordre divers, recouvrant tout ou partie de la complexité du monde réel. Ils ont au cours des temps élaboré des notions éparses et des outils pour prendre la mesure des choses, et tel un « raccommodeur d'échelles », ajuster cet ensemble hétéroclite dans une forme matérielle concrète (la ville, l'édifice). Les notions ont alors été articulées en faisant l'effort d'une théorie unifiante, qui ne fait pas nécessairement système ni modèle, mais se contente de l'à peu près d'une éthique. Les notions peuvent se renvoyer l'une à l'autre comme des corrélats jamais épuisés. Dans la pensée classique, la construction du *Dictionnaire d'architect-*

ture de Quatremère de Quincy est une tentative du même type, renvoyant sans fin l'une à l'autre les notions de goût, caractère, convenance, solidité, etc. Les outils du projet urbain (les règles éditaires, la géométrie, les règlements urbains, etc.) sont, eux, issus d'un processus pragmatique d'expérimentations successives. L'imitation, et l'invocation de la tradition perçue comme une histoire jugée, permettent de définir la pertinence de choix techniques. Elle autorise l'invention ou l'innovation mais à la marge, dans la mesure où elle n'altère pas les qualités propres des dispositifs retenus et n'en perturbe pas l'usage courant. Le dispositif



Euralille : la longue marche de l'homme moderne. Le Crédit Lyonnais (Christian de Portzamparc, architecte).

« innové » n'oblige pas la société à s'innover dans une nouvelle figure sociale, elle n'oblige pas à créer l'« homme nouveau » ou l'« esprit nouveau » comme le revendiquaient les propagandistes du Mouvement Moderne.

Les principaux acteurs du projet Euralille semblent avoir recouru à d'autres notions et d'autres outils d'ajustement, entraînant une sorte de télescopage des échelles et une réduction du réel, alors que les projets urbains ordinaires cherchent à préserver, dans un souci de protection et de renouvellement du patrimoine architectural.

Euralille : le concept de « Bigness »

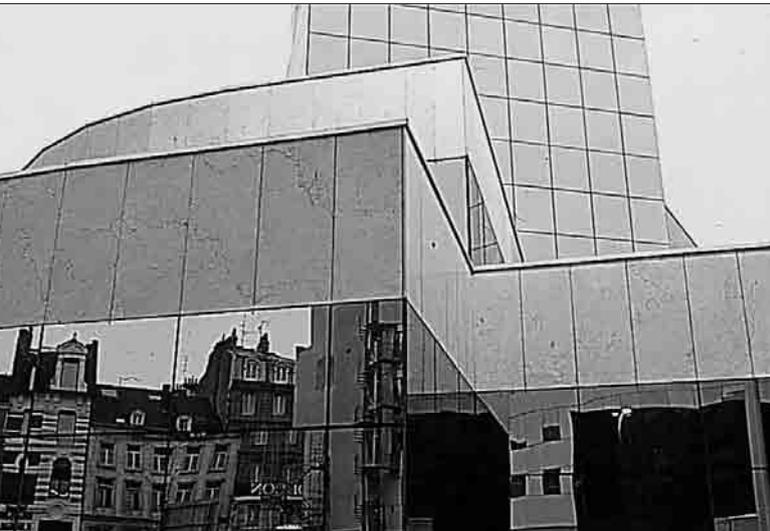
L'architecte en chef d'Euralille, retenu à l'issue d'un concours, sur son discours et non sur des dessins lisibles, a fondé sa proposition sur le projet d'un très grand bâtiment en adéquation avec les visées géopolitiques du projet. Il utilise le concept du grand édifice (les infrastructures, les tours, le centre commercial, le socle de parking ou Congrexpo) pour gérer les ajustements entre les différentes échelles du projet. Quelques

exemples illustrent ces échelles parfois opposées : l'ancien et le nouveau, le grand et le petit, l'incertitude, le jeu des acteurs.

« Mais, tant Jean-Paul Baïetto que nous, à l'OMA, savions que nous n'aurions jamais le pouvoir absolu. Que nous ne pouvions prétendre imposer n'importe quoi. Et que les choses seraient négociées, faites en collaboration. Que le projet devrait s'accommoder de chocs et d'influences multiples. Que le travail serait de composer avec tous ces ajustements et surtout de fournir des concepts généraux dans lesquels ils pourraient s'intégrer »³.

Dans les nombreux entretiens que Rem Koolhaas a octroyés à la presse, le terme d'« architecture à grande échelle » est souvent utilisé pour décrire les programmes commandés par la maîtrise d'ouvrage et leur opposition avec les typologies de la ville traditionnelle incapables de les accueillir.

« Ce qui était très important, c'était de comprendre l'échelle de l'opération, car l'échelle était littéralement incroyable [...] Nous étions dans une situation dans laquelle il y avait déjà beaucoup de données en présence »⁴.



Euralille : reflet de l'ancien dans le nouveau.

« J'ai en ce sens trouvé important qu'avec Euralille, on découvre que pour une fois des demandes importantes étaient faites aux architectes pour créer des choses à grande échelle, alors que souvent les architectes sont eux-mêmes, par leurs discours, presque incapables d'y répondre »⁵.

La grande dimension est aussi utilisée par l'architecte comme élément de transition entre la petite échelle des programmes de la ville existante et la grande échelle des nouveaux programmes plus complexes du nouveau quartier, entre le local, le régional et l'international. La prise en compte de la grande dimension pour concevoir le projet urbain serait un moyen de proposer une nouvelle forme pour la ville moderne.

« A côté d'une ville ancienne relativement intacte, et d'atmosphère flamande, il s'agissait de greffer une forte densité de programmes. Nous avons employé ces figures comme des éléments de transition entre une échelle et une autre. Nous les avons manipulées comme une série de grandes masses construites ou paysagères »⁶.

L'architecte conçoit son travail d'ajustement, non pas comme la mise en place d'une structure forte capable d'élaborer un projet avec de multiples questions et intervenants, mais plutôt comme une intervention légère formulant des concepts capables d'intégrer, voire d'absorber les éléments venant du terrain.

« Les énoncés de *Bigness* révèlent aussi, par extension, l'ensemble de la stratégie urbanistique qui a présidé à la conception d'Euralille. Le projet urbain désigne lui-même l'exercice de la grande dimension, où se confrontent différentes familles de composants paradoxalement libres et enchaînés. A la fois étroitement associés et absolument singuliers, le triangle, la gare T.G.V. et les tours sont contaminés par l'enchevêtrement des programmes et des fonctions; ils forment, au même titre que Congrexpo, le terrain d'expérience de l'instabilité métropolitaine »⁷.

Rem Koolhaas reprend, en effet, le thème de la *bigness*, présent dans son premier livre *New York délire* et évocant déjà la congestion urbaine, qui le fascine dans l'exemple visionnaire et futuriste de Manhattan. Cette question est d'ailleurs reprise dans le livre *S/M/L/XL* et dans la lecture qu'il peut faire des grandes villes du Japon.

« *Bigness* est la seule architecture qui puisse abriter une prolifération hétérogène d'événements à l'intérieur d'un seul contenant. Elle développe des stratégies pour organiser à la fois leur interdépendance et leur indépendance au sein d'une grande entité dans une symbiose qui exacerbe la spécificité plutôt qu'elle ne la compromet »⁸.

Ce concept est un moyen de réunir des éléments disloqués et de proposer un tout, permettant ainsi de donner une forme à l'éclatement et au chaos vers lesquels tendraient les villes sous l'effet de l'organisation sociale et économique des sociétés contemporaines.

Toute l'idée de *Bigness* repose en fait sur une polémique avec le déconstructivisme. J'ai voulu insister sur la possibilité d'imaginer aujourd'hui des choses

3. Doutriaux E., « Euralille, entre ville et banlieue, une métropole sur l'intervalle », *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 280, avril 1992. Entretien avec Rem Koolhaas.

4. Menu I., Vermandel F., *Euralille, poser, s'exposer*, SEM Euralille. Entretien avec Rem Koolhaas, 1995.

5. Menu I., Vermandel F., *Euralille, poser, s'exposer*, SEM Euralille. Entretien avec Rem Koolhaas, 1995.

6. Doutriaux E., « Euralille, entre ville et banlieue, une métropole sur l'intervalle », *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 280, avril 1992.

7. Menu I., Vermandel F., *Euralille, poser, s'exposer*, SEM Euralille, 1995.

8. Menu I., Vermandel F., *Euralille, poser, s'exposer*, SEM Euralille. Entretien avec Rem Koolhaas, architecte en chef du projet Euralille, 1995.

entières. Il y a vraiment aujourd'hui une crise de la totalité où le langage architectural est dominé par une espèce d'éclatement fractal. Je pense que sans brutalité vis-à-vis des aspects les plus fins et des demandes les plus fines en terme de programme, on peut faire un effort d'intégration. Euralille représente un tel effort.

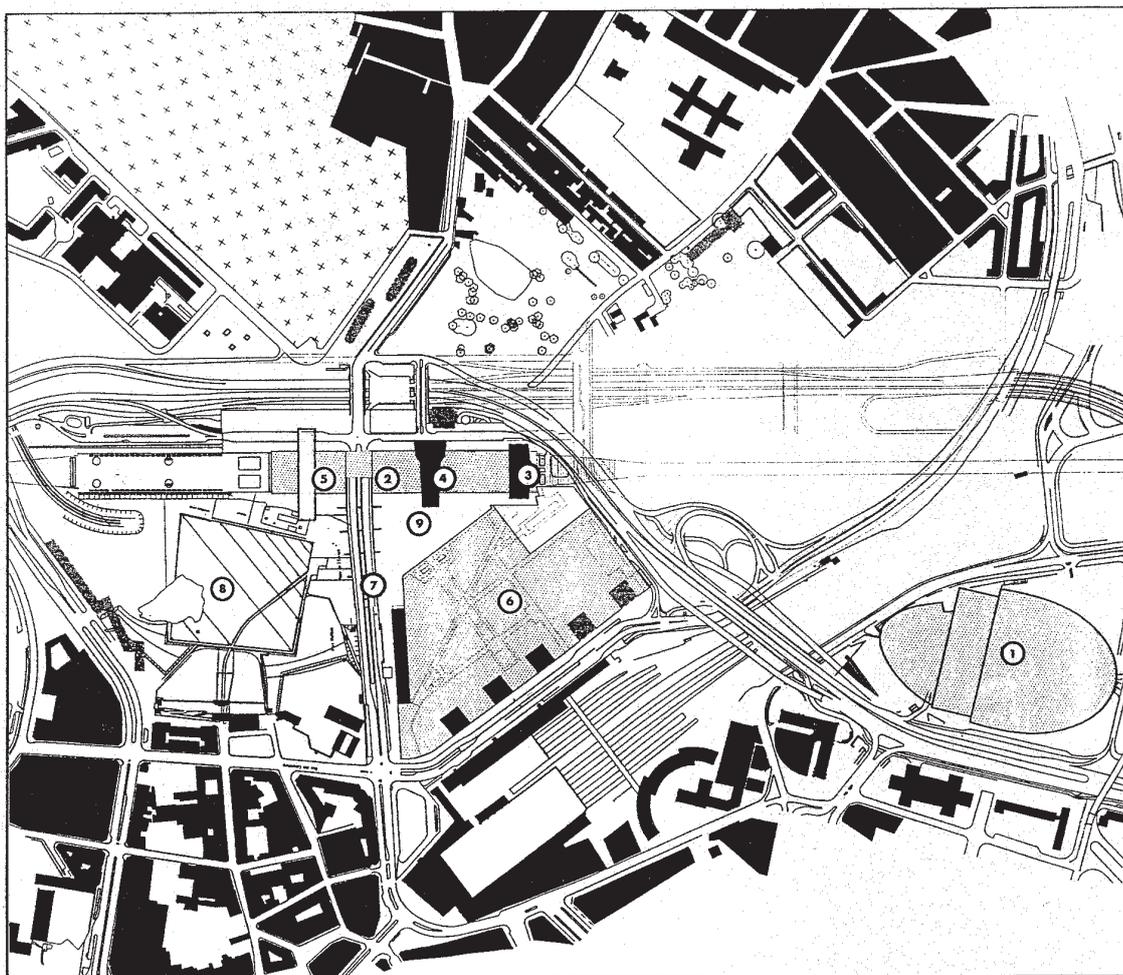
L'architecture de grande dimension permet d'effacer les différentes échelles en les absorbant dans un seul contenant, tel un « trou noir ». Ce concept offrirait l'intérêt, par rapport au choix d'une structure sur laquelle se combinent les différents programmes, de permettre aux divers objets de se singulariser tout en se contaminant entre eux jusqu'à produire un agglomérat qui serait la ville. Ainsi, au niveau formel, l'architecte fait le choix de privilégier la juxtaposition et la superposition de programmes, plutôt que le dessin d'une structure pour les relier et les accommoder entre eux. Cependant, il perçoit une contradiction : le plan urbain doit être une structure ouverte aux possibles et capable de s'adapter aux évolutions rapides des programmes. Il oppose l'urbanisme qui crée et génère du potentiel à l'architecture qui épuise le

potentiel. Pourtant, il propose comme projet urbain des plans masses, des maquettes et des bandes dessinées, présentant de grandes entités architecturales très rigides. Les tours, le centre commercial ou le centre de congrès seront construits très fidèlement aux représentations pourtant peu précises du projet.

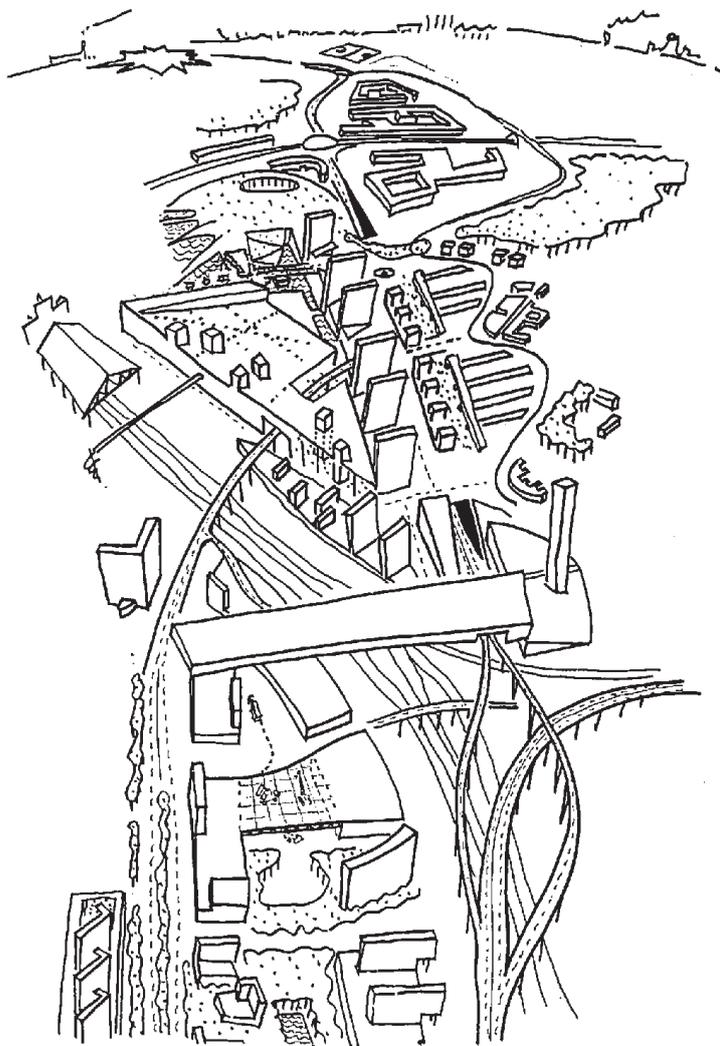
Dans sa construction matérielle, le projet se trouve décalé par rapport au concept. Le traitement de l'articulation entre la mesure du piéton et celle de l'automobile en est une bonne illustration. Le chemin entre la nouvelle gare et le centre de Lille, pourtant emprunté par les piétons – les hommes d'affaires n'arrivent pas en TGV de Londres ou de Paris avec leur voiture – est une caricature des malheurs de l'urbanisme contemporain. Le piéton doit successivement emprunter un autopont, balayé par les vents, qui enjambe une place vide, en impasse et à l'écart de la ville, puis il doit longer un immeuble dont les rez-de-chaussée sont peu accueillants, les commerces étant ouverts sur l'intérieur du centre commercial.

Ce « Lille délire », répétition miniature du New York

Plan de la réalisation, in catalogue « Euralille, poser, exposer », 1995.



- 1 Lille Grand Palais
- 2 La gare Lille Europe
- 3 La tour Lille Europe
- 4 La tour du Crédit Lyonnais
- 5 La tour Hôtel
- 6 Le triangle des gares
- 7 le viaduc Le Corbusier
- 8 le parc urbain
- 9 Les espaces publics



Première esquisse du projet : 3e dimension.

délire, se traduit par un espace où la force esthétique de la connexion et de la complexité se perd dans l'inconfort et le caractère inhospitalier des lieux, se dilue dans la démesure apparente de l'écriture architecturale face à la petitesse paradoxale des édifices ou des espaces et la banalité des programmes.

L'échelle unique

L'utilisation de la grande entité architecturale, au travers de *bigness*, plutôt que la mise en place d'une structure urbaine sous forme de tracé fondateurs et de découpage du sol en lots, a entraîné une confusion entre les différents temps du projet, entre les objectifs et les contraintes de gestion des différents acteurs. Elle interdit de fait tout processus d'ajustements techniques et sociaux.

La confusion et le télescopage entre les échelles sont présents dans le processus de conception depuis la préfiguration du projet (positionnement stratégique, mon-

tage financier, etc.) jusqu'à sa réalisation.

Dans le travail préalable effectué par la société d'études Euralille-Métropole pour réaliser le programme-cadre et le plan de référence du projet, la question principale est l'échelle internationale du projet. Les trois acteurs principaux (le maire, l'architecte, le manager) défendent chacun, pour des raisons qui leur sont propres, un intérêt commun pour un projet de grande dimension en rupture avec la ville traditionnelle.

Le maire de Lille, comme beaucoup d'autres édiles, veut marquer son mandat par la réalisation d'un signal lancé dans le monde de l'architecture. Il désire sortir la ville de sa sphère régionale et la faire entrer dans l'ère de la modernité. Pour ce projet hors du commun, il faut des acteurs exceptionnels capables de traduire ce dessein en une forme visible, des modes de conception nouveaux et une gestion performante. Il s'agit de rompre avec les réalisations ordinaires et de faire basculer la ville dans le XXI^e siècle.

« Si le voyageur venu des quatre coins du Nord Pas-de-Calais se dirige maintenant vers la gare TGV « Lille-Europe », alors là, sur les quatre cents mètres, bi-gares, il va se demander ce qu'il s'est passé à Lille. Il va voir tout de suite les voitures décoller comme les avions et partir sur le viaduc Le Corbusier, porté par ces arabesques si élégantes. Lui, il va prendre une allée, le long de l'espace Le Corbusier, qui tout d'un coup, frrrr..., va plonger... S'il a un peu de chances, tout d'un coup, vrrroum..., voilà le TGV qui arrive, on sent à distance la vibration. Il regarde maintenant la place basse; s'il lève les yeux, ce sont trois tours qui vont lui délivrer des messages puisqu'elles seront le support de signalétiques diverses. S'il a du temps, il peut fureter parmi les linéaires commerciaux du Triangle. Allez à Paris, et essayez un peu d'avoir un message d'une telle force au débouché de la Gare du Nord »⁹.

Cette emphase du discours et cette enflure de l'échelle d'ambition du projet se traduisent immédiatement par des choix ayant des incidences directes sur la forme du nouveau quartier : « modernisme » du projet, rupture avec les dispositifs de la ville historique, grande dimension, choix d'un architecte « international », etc. Cependant, ce discours, s'il veut rester politiquement correct, ne peut oublier d'insister aussi sur la nécessité d'emboîter les échelles internationale et locale. Cette articulation se traduit par quelques décisions dérisoires : le choix d'un architecte-correspondant, issu du milieu local, « connaissant bien l'histoire, la culture et le tissu lillois », la volonté de construire « un tissu bâti adapté à la culture et à la climatologie du Nord » et « une typologie architecturale en référence à la culture, à l'histoire, aux comportements du Nord de l'Europe ». Il s'agit de grandes incantations dont on connaît le peu d'effets

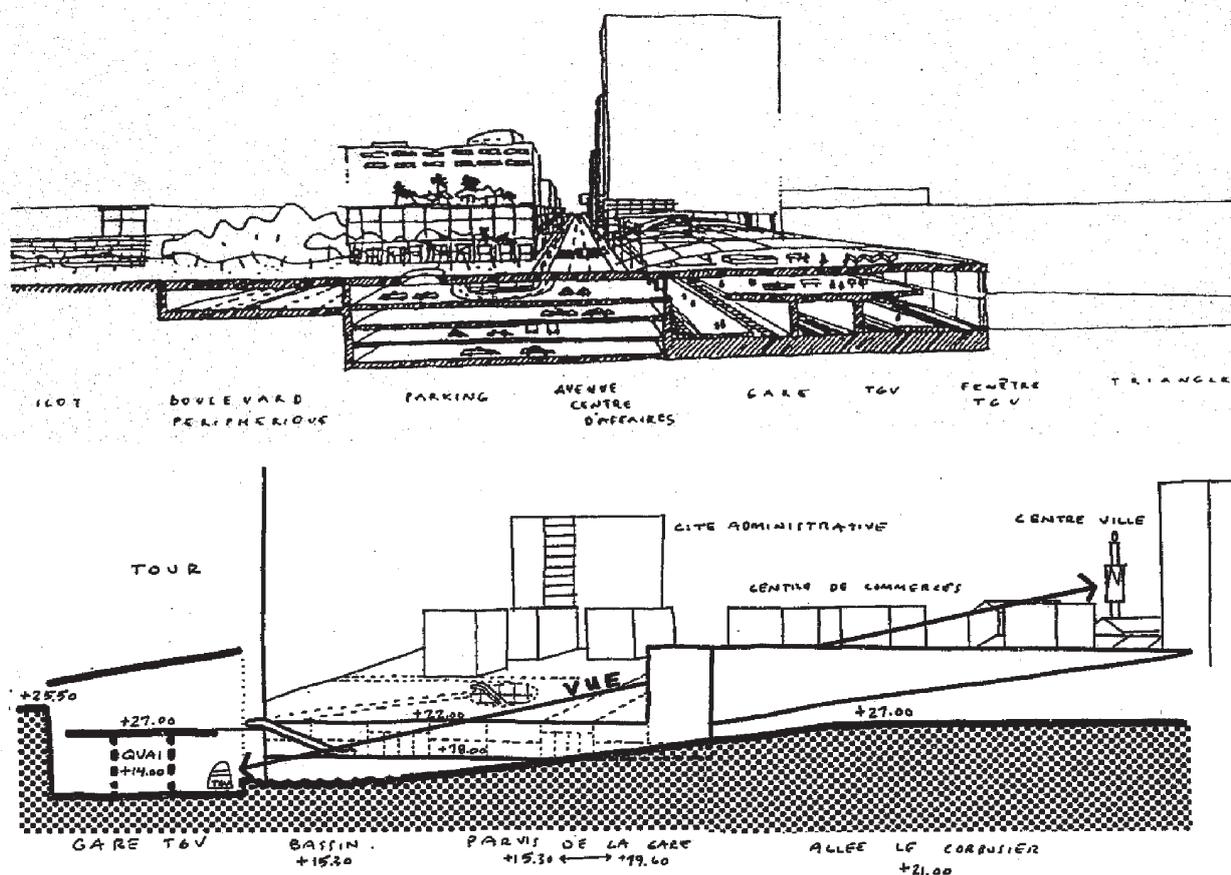
9. Doutriaux E., « Euralille, entre ville et banlieue, une métropole sur l'intervalle », *Architecture d'aujourd'hui*, n° 280, avril 1992. Entretien avec Pierre Mauroy, maire de Lille.

sur la conception du projet.

Cette volonté de traduire directement un objectif de positionnement géopolitique en choix spatiaux interdit l'évaluation pragmatique des choix techniques. Elle occulte l'autonomie des références et des outils de conception. Quand Napoléon III et son préfet Haussmann décrètent que Paris sera une capitale mondiale du XIX^e siècle, un projet urbain d'une grande modernité est mis en œuvre. La forme retenue offre à la fois des composantes totalement nouvelles (invention de la rue moderne équipée, réseau de voies à l'échelle de la ville entière, nouvelles typologies pour les immeubles ou les équipements) traduisant la ville du mouvement et des échanges, et offrant une continuité formelle avec ce qui préexiste (raccordements subtils entre l'ancien et

pas hiérarchisés, les textes sur l'orientation du projet – qui évoquent les éléments sur lesquels doivent porter la qualité urbaine du nouveau quartier – se présentent comme une liste à la Prévert : le plan vert, l'eau dans la ville, le design du mobilier urbain, le confort des rues, les dispositions contre les intempéries ou l'intégration des infrastructures de transport dans la ville, etc.

Pour sa part, Rem Koolhaas, responsable du plan urbain, utilise la notion d'architecture à grande échelle comme un concept lui permettant de valider une œuvre d'architecture plus repérable qu'un plan directeur, dont les auteurs sont habituellement anonymes. Le maître d'œuvre ne doit pas décevoir les édiles qui ont commandé une nouvelle image pour leur ville à un architecte de renommée internationale. Le choix du



Dessin du haut : coupe sur l'enceinte étanche; dessin du bas, coupe sur la place de l'Europe (parvis de la gare).

le neuf malgré un vocabulaire architectural renouvelé). La fabrication de cette ville moderne est fondée sur une grande ambition, mais aussi sur une forte culture urbaine partagée et un savoir technique longuement élaboré. En assurant les continuités entre ville ancienne et percées ou quartiers nouveaux, et en cherchant à sauver les apparences, elle réussit à articuler les diverses échelles, la pertinence des mesures.

Les critères retenus pour produire Euralille n'étant

maître d'œuvre s'est fondé volontairement non pas sur l'image présentée pour le futur quartier, ou sur une capacité à résoudre des problèmes, mais sur la mise en œuvre d'une pensée, d'une spéculation et d'une pratique théorique. La commande passée tend à privilégier le concept par rapport à une approche plus pragmatique, soucieuse d'évaluer l'échelle du projet face à de multiples points de vue.

Le concept de la grande échelle est alors pour l'ar-

chitecte une manière d'asseoir sa position professionnelle, à la fois urbaniste en chef du quartier, concepteur des espaces publics et architecte d'un des plus grands équipements (Congrexpo). Elle lui permet de confondre dans un même objet les différentes mesures de l'architecture et de la ville, et de créer une échelle intermédiaire : au dessus d'une certaine dimension, tout projet deviendrait autre chose qu'un projet architectural ou urbain.

Le concept est médiatisé avec tant de puissance qu'il confisque à la société civile la possibilité d'effectuer des choix entre diverses alternatives et stratégies urbaines. Il est proposé comme seule solution pour l'ensemble des programmes. Il est aussi une stratégie pour asseoir les choix techniques du maître d'ouvrage. Il réduit la complexité du réel (jeux des acteurs, attente de la société civile, etc.) en l'occultant par l'énoncé *bigness is modern* et, simplifiant à l'extrême les modes de gestion, en l'enfermant dans une structure unique de décision. Le projet devient un simple fait du prince. Le directeur de la SEM Euralille, maître d'ouvrage délégué, peut alors mener à bien cette opération sur un temps court, sans contentieux ni désistement des investisseurs principaux. La grande dimension de l'opération, sous forme d'un objet unique bien que composite, où toutes les parties sont liées, permet à la SEM de rester seul maître à bord et de lier entre eux les investisseurs par une solidarité financière.

Une enceinte étanche commune en sous-sol

Dans leurs propos, les trois acteurs en appellent donc à la modernité, comme paradigme de la mise en mouvement des hommes et des capitaux, et à l'action d'une maîtrise d'ouvrage forte.

« Sur le plan de la maîtrise d'œuvre, il était pour nous indispensable d'avoir les moyens de contrôler et d'interférer sur toutes les composantes du programme immobilier. C'est notamment pour cette raison que nous avons pris l'initiative de la maîtrise d'ouvrage directe sur l'ensemble des parkings. Leur imbrication avec les terrains d'assise des différentes opérations nous permettait en effet de maintenir un niveau de cohérence générale et d'être en interface permanente avec les opérateurs, les constructeurs et les investisseurs »¹⁰.

Ce projet, conçu sous forme de plan masse précis, ne peut être réalisé que de façon complète et conforme aux plans et aux maquettes. Pour garantir que tous les promoteurs restent impliqués et maîtriser la gestion financière, un choix technique avec un impact important sur l'organisation spatiale a été pris. Il s'agit de la réalisation d'une grande enceinte étanche commune, permettant de réaliser un socle commun de parking sur lequel les différents pro-

grammes viennent s'imbriquer.

Un des architectes du projet, Donald Van Dansik, chef de projet à l'OMA, constate lui-même l'usage fait par la SEM des choix techniques.

« L'enceinte étanche (en dehors de la vaste économie d'échelle qu'elle permet) permet aussi à Euralille de réaliser une gestion très imbriquée du projet où elle ait son mot à dire, non sans avoir à assumer au passage sa part de risque en tant qu'opérateur sur le socle d'infrastructures et les parkings. En échange du risque pris en commun avec les opérateurs, elle s'offre donc un droit de regard presque automatique sur les projets »¹¹.

Les promoteurs participent au financement de cette grande infrastructure. La logique de la gestion financière interfère alors directement sur la rationalité des choix techniques. Dans cette situation, chacun des acteurs ne peut s'approprier le projet ni articuler sa propre rationalité sur une structure ouverte et pérenne ni anticiper un devenir pour la ville. Des contraintes externes (économiques, financières ou programmatiques, etc.) ont été traduites en solutions spatiales et techniques. Cette transposition directe a tendu à appauvrir le projet en négligeant de construire une véritable stratégie urbaine appuyée sur une analyse préalable afin de fonder le projet sur un des problèmes majeurs, le raccordement entre la ville ancienne et le quartier nouveau. Au cours des séances du cercle de qualité, la question sera posée à plusieurs reprises et évacuée systématiquement par ses membres les plus écoutés. Ainsi, l'Agence d'Urbanisme de la Métropole lilloise met en garde sur la faiblesse des analyses urbaines menées avant la conception du projet, qui aurait pu permettre de penser les liens entre la ville existante et le nouveau quartier.

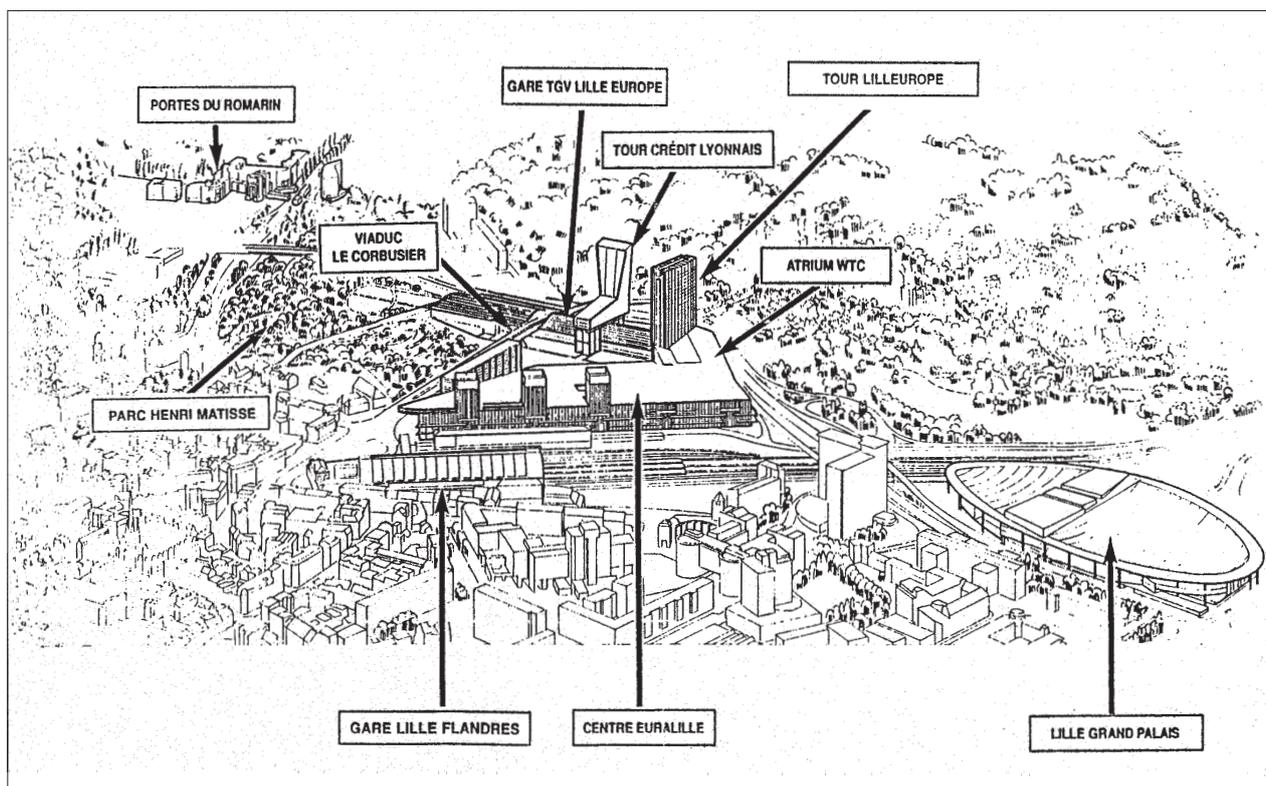
« L'approche est trop circonscrite au seul centre des Gares et trop autonome et il serait souhaitable que des études coordonnées soient menées notamment sur toutes les franges de Lille sinon on risque de réussir le Centre des Gares et rater Lille »¹².

En réponse, les voix les plus entendues défendent l'idée que les continuités ne sont plus de mise dans la ville moderne, que les prolongations axiales ne sont plus conformes à la morphologie de Lille, que le vide est le meilleur lien entre l'ancien et le nouveau, enfin qu'il faut renforcer les identités au lieu de les diluer.

10. Menu I., Vermandel F., *Euralille, poser, s'exposer*, 1995, SEM Euralille. Entretien avec Jean-Paul Baietto, directeur de la SEM Euralille.

11. Doutriaux E., « Euralille, entre ville et banlieue, une métropole sur l'intervalle », *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 280, avril 1992. Entretien avec Van Dansik D. (chef de projet à l'OMA).

12. Relevé de conclusions de la réunion du Cercle de qualité urbaine et architecturale du 16 novembre 1989, Ville de Lille/Euralille-Métropole.



Axonométrie du quartier Euralille, dossier de presse, SAEM, Euralille, 1996.

« On ne peut plus faire aujourd'hui de l'urbain en tissu et on doit s'orienter sur une composition d'objets en interrelations fortes. Derrière ces questions, c'est l'image de la ville du troisième millénaire qui est en cause »¹³.

Les investisseurs sont tenus autoritairement dans une conception du projet rigide sur laquelle ils ont peu de latitude d'action, de la même manière que l'ensemble des acteurs et la population sont dessaisis de la possibilité de réguler les choix par des procès d'ajustement : le manager reste seul.

Sur le plan-masse et les maquettes du projet, tel qu'il a été retenu après amendements du maire et de la SEM, six tours sont dessinées pour être construites à cheval sur la gare et le faisceau des voies ferrées. Ce dispositif répond à la fois au vœu de l'architecte et du maître d'ouvrage. La superposition des éléments du projet assure la domination de l'autorité du manager et tente d'organiser dans une configuration spatiale les jeux stratégiques des acteurs. Or, outre que cet enchevêtrement entre les édifices et les infrastructures ne présente pas des effets spatiaux majeurs et crée le plus souvent des difficultés de gestion importantes, le réel reprend le pas sur le projet et laisse une réalisation inachevée incapable d'ajuster les échelles entre elles. Deux tours seulement sont construites. Les quatre autres, qui ne peuvent être mises en chantier à l'instant fixé par la SEM, ne sont plus réalisables par la suite. Les contraintes techniques ne pourront être surmon-

tées. Les effets de la grande échelle qui auraient pu être obtenus avec l'alignement de six tours construites au dessus de la gare deviennent dérisoires et incompréhensibles dans un projet avorté ne pouvant s'adapter aux aléas du temps et des incertitudes.

Agir rapidement pour mettre en œuvre un projet d'une seule pièce envisagé pour le court terme nécessite une gouvernance très autoritaire. La SEM, autorité principale, pensait pouvoir gérer le projet urbain comme un produit industriel, simplifiant ainsi la complexité du jeu des acteurs et de leurs négociations, et sans avoir véritablement construit une ingénierie de la conception. L'outil urbanistique de la ZAC, utilisé pour le quartier Euralille et qui permet d'échapper à la règle de droit commun, semblait convenir très bien à la mise en œuvre de ce projet autoritaire.

Comment effacer la complexité ?

La ZAC est l'héritière des processus technocratiques nés de l'après-guerre, grands ensembles et ZUP. Elle correspond à la mise en place d'une logique d'exception à l'intérieur d'une « parcelle unique » (le périmètre de la ZAC). Le risque de hiatus avec les tissus

13. Relevé de conclusions de la réunion du Cercle de qualité urbaine et architecturale du 3 juillet 1989, Ville de Lille/Euralille-Métropole.

avoisinants est inévitable. La ZAC décline des règles pour elle-même, à l'intérieur d'un périmètre qui n'a, la plupart du temps, de signification que foncière et pas du tout morphologique. Son règlement proprement dit, le PAZ, étant opposable au tiers, tend à être le plus vide possible, désincarné, afin de permettre des évolutions programmatiques et des adaptations formelles. Généralement le PAZ se contente de localiser le réseau viaire primaire, quelques grandes contraintes intrinsèques et une densité globale, en renvoyant la gestion des règles au niveau contractuel entre l'aménageur et le promoteur. Ainsi, les véritables décisions sur la forme de la ville ne sont plus établies de façon publique par un corps de règles applicable à tous, traduisant une idée de civilité et de vie commune, mais sont prises au coup par coup dans des contrats de droit privé entre le maître d'ouvrage délégué et les promoteurs, sous forme de cahiers des charges. La société civile n'a aucun droit de regard sur cet urbanisme contractuel, le contrôle des collectivités, parties prenantes de la démarche, y est faible. Les décisions doivent être cohérentes avec un PAZ inconsistant ; c'est donc une gageure.

Ces choix de projet sont faits en ignorant l'efficacité pragmatique et la prise en compte des contraintes de la gestion future. Le projet aboutit aujourd'hui à des superpositions très complexes de programmes et de fonctions, sans valeur ajoutée particulière pour la qualité architecturale et urbaine, mais avec des règles de

gestion difficiles à établir, souvent incompatibles. Les services techniques ordinaires de la ville s'effaceront devant une régie autonome. La simple écriture des règlements de copropriété, des contrats des Associations Foncières Urbaines (AFU) ou des actes de propriété est un véritable casse-tête juridique, ouvrant des contentieux, consacrant de fait une administration des avocats et des juges.

Le processus de conception a confisqué à la société civile la possibilité d'effectuer des choix véritables entre diverses alternatives techniques sous le prétexte de son archaïsme, alors que celle-ci n'aurait pas dénié une grande ambition pour la capitale des Flandres du sud. Pourtant, de telles démarches et outils sont instaurés dans divers pays anglo-saxons ; les ateliers d'urbanisme (*workshops*) permettant un travail préalable sur le projet entre les acteurs publics et privés, l'intervention en conseil de maîtres d'œuvre invités.

La base juridique et démocratique constituée par la procédure de ZAC, issue de l'urbanisme d'État, semble devenir un outil vide et inadapté aux enjeux contemporains. L'opération Euralille, réussie formellement grâce à l'apport de concepteurs de qualité et à des circonstances exceptionnelles, ne saurait en aucun cas servir de modèle à reproduire dans d'autres contextes. La ZAC a une fois de plus démontré qu'elle n'est pas à l'échelle urbaine.

Xavier Malverti

Xavier Malverti, architecte DPLG, maître-assistant à l'École d'architecture de Paris-la-Seine, mène des recherches sur l'histoire technique des villes. Parmi ses travaux récents figurent *Concevoir, Produire, Gérer : De l'ingénierie pour le PIR-Villes*, CNRS, 1997 et *Construire dans le construit* pour le Plan Urbanisme Construction et Architecture, 1999. Il a publié des ouvrages collectifs *La fabrication des villes, 1995* et *Ville régulière : modèles et tracés, 1997* aux éditions Picard.