

.....
Institut Claude-Nicolas Ledoux

Actes du colloque « Y a-t-il une architecture industrielle contemporaine ? »

.....
*Tenu à la Saline royale d'Arc-et-Senans, les
6 et 7 mai 1999*

4/5



Requalification industrielle de la plaine des Riaux au Creusot

*Par André Billardon, député-maire du Creusot,
président de la communauté urbaine du
Creusot – Montceau-les-Mines*

Mesdames et messieurs, je n'ai, en vérité pas grande qualité pour m'adresser à vous, hormis peut-être le fait, qui est pour moi une chance et parfois peut-être même une folie, d'être le maire d'une ville qui a été façonnée par l'industrie pendant deux siècles, dont l'identité, c'est-à-dire son histoire, son urbanisme, sa sociologie, ses relations sociales puissantes et qui connaît, depuis d'ailleurs sa création, des mutations -j'emploierai plus volontiers le mot de "mutations" que celui de crises- qui l'ont marquée au plan économique, au plan naturellement social mais également au plan culturel, c'est-à-dire identitaire. Si je résumais d'une phrase ce qui en fait peut être une particularité : les villes qui se sont développées autour de leur cathédrale ont plus de stabilité dans leur paysage urbain que celles qui se sont développées autour de leurs usines. Je le disais, Le Creusot a deux siècles d'existence. C'est donc une ville jeune, nouvelle, et l'industrie l'a totalement construite.

Je voudrais, en quelques phrases, décrire l'évolution de ma ville pour distinguer, en retenant l'évolution du paysage urbain et industriel, trois périodes.

D'abord, la période initiale d'avant 1850 où la ville naît de trois activités : l'exploitation charbonnière, l'activité métallurgique moderne, naissante en Europe et naissante en France, mais également la production de cristaux autour d'une cristallerie, dont la vie sera très brève puisque le bâtiment qui lui a donné naissance est devenu très rapidement la résidence des maîtres de forges du Creusot, c'est-à-dire la famille Schneider. Pendant tout cette période où la ville apparaît, en fait, l'espace s'organise autour d'une idée centrale : l'usine va occuper l'espace utile pour son développement, se hiérarchisant, s'organisant autour de ce qui sera très rapidement la voie ferrée, c'est-à-dire l'épine dorsale qui va guider le fonctionnement de l'entreprise, le reste, c'est-à-dire le logement, l'hôpital, les églises, tous les espaces utiles pour le fonctionnement hors usine, hors production ne faisant qu'accompagner l'activité productrice.

Et à cette époque, l'usine est traversée par la vie urbaine. Aussi, les rues traversent, pénètrent dans l'usine. En d'autres termes, cette première période est complètement centrée sur le développement économique : l'usine se construit, le reste suit dans l'enchevêtrement total.

On arrive très rapidement, à partir de 1850, à une seconde époque, sans doute la plus intéressante, qui est celle de la spécialisation spatiale de la ville du Creusot. Elle se traduit de la manière suivante : nous sommes, en 1850, à la naissance de la révolution industrielle en France et, par conséquent, va apparaître une mutation spatiale très

importante. Les entrepreneurs, les maîtres de forges, c'est-à-dire les Schneider vont trouver des solutions urbaines pour organiser la vie du Creusot. Cela va se traduire par un certain nombre de décisions qui sont des décisions lourdes. La philosophie générale, c'est que l'on va penser, d'une manière tout à fait séparée, d'une part, le lieu de production, c'est-à-dire le lieu de travail, et d'autre part, les lieux hors travail. Pour ce faire, on engage alors une politique foncière -les Schneider en ont l'initiative- ce qui va se traduire par des acquisitions foncières qui vont permettre à l'entrepreneur qu'est le maître de forges d'avoir naturellement l'exclusivité des décisions, des usages du sol, qui va se traduire également par l'empêchement de toute spéculation sur les décisions concernant l'utilisation de ces sols, qui va se traduire ensuite par des prix des terrains complètement maîtrisés par l'entreprise et qui va se traduire enfin par la prise en compte de l'impératif prioritaire qu'est l'impératif industriel. Cela débouche sur une situation simple : la ville devient une ville de monoentreprise, qui comptera jusqu'à 13 000 salariés, autour de laquelle s'organise le tissu urbain. Du tissu urbain, on ne pénètre pas, sauf par les portes autorisées, sur les terrains industriels. Et -pour aller un peu plus loin dans la description- lorsque des ouvriers ou des salariés de l'entreprise perdent leur emploi pour des raisons diverses, ils n'ont plus qu'une solution, c'est quitter la région, car la maîtrise foncière assurée par l'entreprise fait que celle-ci ne va naturellement pas autoriser d'autres créations d'entreprises dans son environnement. Toutes les fonctions non liées à la production sont ainsi évacuées du site industriel et s'organisent autour de celui-ci. Et désormais l'usine, bien qu'elle se situe au centre de la ville, ainsi qu'en témoignent un certain nombre de plans de l'époque, les gens ne peuvent plus pénétrer l'espace industriel. Il n'y a plus de fonctionnement, de relations fortes entre l'espace urbain et l'espace industriel.

Photo n° 1 - vue du site industriel en 1998

Voici une vue relativement récente de la ville du Creusot où on remarque un pont qui traduit la structuration de la ville, que je résumerais volontiers de la manière suivante : la ville du Creusot fonctionne comme une ville traversée par un fleuve. Ce fleuve n'est pas un fleuve avec de l'eau, ce fleuve est un fleuve industriel qui part de son amont, va vers son aval et qui se développe sur sept kilomètres de long, les sept kilomètres de l'usine du Creusot qui s'est développée à partir de 1780-90.

Vous observerez sur cette même vue, sur la partie droite, la première moitié de la ville, sur la partie gauche, l'autre moitié et puis la coulée que constitue le site industriel, les choses se passant de la manière suivante : l'usine construit un bâtiment industriel. Celui-ci produit des déchets que l'on dépose en aval du bâtiment qui vient d'être construit. Lorsque les déchets constituent une plate-forme suffisante, on construit un nouveau bâtiment. C'est ainsi que, par conséquent, l'usine se développe en allant vers son aval sans qu'il y ait d'eau sous les ponts concernés.

Ceci permet d'arriver à une troisième phase où les maîtres de forges vont élaborer une architecture industrielle dans l'usine et pour la ville. On va voir, dès la fin du XIX^e siècle, apparaître un souci culturel, avec la volonté de donner une façade aux bâtiments tournés vers la ville.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? -pour terminer mon propos. Les relations entre la ville et l'entreprise, et son site industriel, se sont complètement inversées. En effet, jusqu'à la fin des années 70, l'entreprise est dominante ; elle est unique et assure le développement de la ville. Au début des années 80, l'entreprise matrice du Creusot disparaît dans la tourmente économique de ses mutations et c'est ainsi qu'on parla à l'époque du plus grand sinistre industriel de l'histoire française avec la disparition de Creusot-Loire. L'activité de celle-ci va se poursuivre jusqu'à aujourd'hui car les activités ont été reprises par des grands groupes nationaux, en particulier le groupe Usinor, mais les relations entre le tissu urbain et le site industriel se modifient complètement. Cette fois-ci, c'est la collectivité locale qui va acquérir le foncier libéré par le désastre industriel. Toute la partie la plus ancienne, qui représente environ 50 hectares, devenue une immense friche, va

être réhabilitée parce que acquise par la communauté urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines.

Qu'allions-nous faire de tout cela ? Nous allons tout d'abord détruire la grande majorité des bâtiments de ce site. Je m'interroge aujourd'hui -pour être tout à fait franc- s'il eût fallu détruire autant de bâtiments à l'époque. Nous n'en conservons qu'un petit nombre, dans le feu de la conversion économique, avec la volonté de créer un sursaut et donc de rompre avec le passé. Que faisons-nous ? Nous lançons naturellement une étude globale pour essayer de comprendre, d'appréhender les solutions qui peuvent se présenter à nous. Nous appelons au secours la puissance publique et l'Etat qui va, par décision politique, créer une unité de production du groupe de la Snecma -dont je vais vous montrer maintenant ce qu'elle est.

Photo n° 2 - La Plaine des Riaux aujourd'hui avec la SNECMA qui fait face au centre universitaire Condorcet

Voici ce que devient ce site industriel. Vous avez, au premier plan et à droite, l'usine que la Snecma a construite où on fabrique des éléments de moteurs d'avions. Vous avez, au milieu, le premier bâtiment où on a construit des locomotives en France et qui est préservé, comme vous le voyez. Et à sa gauche, également un bâtiment préservé. Mais, pour l'essentiel -et cette diapositive, je crois, est assez éclairante-, nous avons détruit 80 % des bâtiments préexistants de cette friche de 50 hectares, dont je dis encore une fois que, d'une certaine manière, je le regrette quelque peu.

L'usine de la Snecma a été construite sur cette friche industrielle à un coût élevé compte-tenu de l'état des sols et de la difficulté du site, plutôt que d'être localisée en périphérie, dans une zone industrielle banale, comme il en existe partout. Elle est localisée sur le site historique de Schneider en alignement avec un bâtiment industriel conservé et construit à la fin du XIX^e siècle. Lui-même est aligné avec le château de la Verrerie, résidence des Schneider qui fût à son origine une cristallerie. Ainsi, délibérément, dans un alignement précis, nous avons sur 500 mètres, trois siècles d'architecture industrielle, dont on voit ainsi l'évolution.

Photo n° 3 - Halle Nord-Ouest réhabilitée. Elle abrite le centre universitaire Condorcet ouvert en 1991. Sur pilotis, la résidence universitaire Jean Moulin construite en 1993.

Le bâtiment, dont je viens de dire qu'il était le bâtiment du XIX^e siècle, abrite l'une des implantations de notre développement universitaire. Sur la droite et appuyé sur la plateforme des hauts fourneaux, vous avez un bâtiment moderne qui est une résidence universitaire, car l'espace industriel libéré à la fois sert à la réindustrialisation de la ville - c'est l'exemple de la Snecma- et s'y crée aujourd'hui un pôle de développement électronique important- mais également au développement universitaire. Au lieu d'avoir des espaces spécialisés, comme cela a été le cas pendant un siècle avec des espaces urbains, d'un côté, des espaces industriels, de l'autre, et sans communication entre les deux, on a, dans ces 50 hectares de friche industrielle réhabilitée, un mélange des activités qui essaient de dessiner la ville du XXI^e siècle.

Photo n° 4 - Vue intérieure de la bibliothèque universitaire réalisée dans le bâtiment dénommé "halle des Grues et Locos" construit en 1848 et inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments historiques.

Photo n° 5 - Halle des Grues et Locos illuminée.

En voici la réhabilitation du bâtiment où on a fabriqué les premières locomotives, construit donc à partir de 1837, inscrit à l'Inventaire supplémentaire ; il est devenu la bibliothèque

universitaire de notre site universitaire. A noter au passage que la réhabilitation de ce bâtiment s'est faite dans des conditions de réversibilité totale, c'est-à-dire qu'on peut - j'allais dire du jour au lendemain, pas tout à fait, il faudrait un peu de temps- en retirer le dispositif bibliothèque et redonner au bâtiment les caractéristiques qui étaient les siennes.

Dernière chose : nous avons ouvert un chantier supplémentaire. Systématiquement, sur le territoire de la communauté urbaine du Creusot et de Montceau-les-Mines, nous avons lancé l'inventaire de l'ensemble de notre patrimoine pour éviter d'être obligés, dans quelques années, de faire l'observation que je faisais tout à l'heure sur les démolitions. Sur le patrimoine abandonné par ses activités industrielles mais également sur le patrimoine aujourd'hui actif, un inventaire systématique dira ce qu'il convient de conserver. On réfléchira, par la même occasion à la destination des lieux qui, abandonnés par l'activité économique sont devenus des lieux disponibles pour d'autres activités, comme en témoigne ce bâtiment devenu une bibliothèque universitaire.

Voilà quelques éléments que je pouvais vous donner, n'étant, encore une fois, pas spécialiste de ces questions mais ayant un peu la tâche de mener à bien une reconversion difficile, comme vous pouvez l'imaginer, au plan, en particulier, social.

Jean Attali. - Merci, Monsieur le Président. Avant de passer la parole à Pascal Rollet, est-ce que je peux vous poser une question ? La ville et la communauté urbaine deviennent acteurs à part entière de ce projet d'aménagement de ce site de la monoindustrie au Creusot. Ma question est simple : qui a amené les architectes ? Par exemple, dans le cas du bâtiment de la Snecma, est-ce un projet qui a été négocié entre la ville et l'entreprise ?

André Billardon. - La réponse est oui. D'ailleurs, j'avais commencé à y répondre. La Snecma a, en 1984, le seul projet de développement significatif d'une entreprise nationalisée. Elle dispose donc, de par une dotation de l'Etat, de 400 millions de francs pour investir. Pour des raisons politiques très clairement, du fait du séisme industriel et social qui frappe Le Creusot, le gouvernement dit à la Snecma : "Vous vous implantez au Creusot." La Snecma dit : "Je m'installe dans une zone industrielle à la périphérie du Creusot." C'est à partir de là que s'engage la discussion de la localisation et du choix de l'architecte. Le dialogue est permanent entre la direction de la Snecma et la communauté urbaine et la ville du Creusot pour à la fois définir l'emplacement mais également les conditions architecturales, c'est-à-dire la recherche d'une qualité. On ne fait pas n'importe quel bâtiment à cet endroit. Le choix de l'architecte appartient naturellement à l'entreprise, mais nous sommes partenaires permanents dans la réalisation de cet atelier.

Jean Attali. - On peut donc dire que la maîtrise d'ouvrage a été exercée en commun, de manière partagée ?

André Billardon. - En droit, non. La maîtrise d'ouvrage est assumée naturellement par l'entreprise, mais nous sommes consultés à tout moment. Pour donner un ordre de grandeur et pour en montrer, d'une certaine manière, l'obligation : aménager un mètre carré de terrain pour construire l'atelier de la Snecma coûte, à cet endroit, à peu près dix fois plus cher que d'aménager le même mètre carré en zone agricole où le terrain a priori ne présente aucune difficulté. Le dialogue est nécessairement permanent, mais il a été, à l'époque total.

Jean Attali. - Je voulais simplement souligner que, dans le cas que vous avez présenté, la question de l'architecture industrielle se situe dans un contexte élargi, avec une stratégie d'aménagement, de la part de la ville et de la communauté urbaine, et avec un projet d'urbanisation. On a vu, bien vu, sur les images que vous nous avez montrées les traces de cette volonté d'urbaniser cette friche industrielle. L'architecture, en ce sens, n'est pas une architecture solitaire, ce n'est pas simplement une architecture du bâtiment, non plus une architecture de l'établissement industriel seul, c'est une architecture que peut se déployer dans le cadre d'un projet qui intéresse directement la ville et sa région.

André Billardon. - Je ne suis pas sûr que nous ayons pour toutes les entreprises les mêmes conditions, car réaliser une opération comme celle de la Snecma a un coût assez élevé et, par conséquent, difficile à transposer à une PME.

Jean Attali. - Nous allons évoquer maintenant un deuxième aspect de ces relations entre non seulement l'architecture et l'industrie, mais, je dirais, un aspect qui a beaucoup été évoqué hier, à savoir la question de la performance technique qui est demandée à l'architecture industrielle et sa performance en termes d'image ou de communication. Comment les entreprises communiquent-elles aujourd'hui, notamment en termes d'image "corporate", c'est-à-dire en termes de communication sur le métier ? Je pense que Pascal Rollet, de l'agence Lipsky & Rollet, de Paris, va nous répondre en nous présentant son projet d'architecture pour l'entreprise Hermès.