

.....  
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*

2/5



# Mieux gérer le territoire industriel

*Par Michel Corajoud, architecte-paysagiste,  
professeur à l'École nationale supérieure du  
paysage de Versailles*

**J'aurais voulu ce matin** présenter des grands sites sur lesquels j'ai eu l'occasion soit de faire des études soit de faire des projets, de très grands sites industriels qui sont plus ou moins anciennement constitués, qui sont en pleine mutation, en plein développement ou en restructuration, et tout cela pour, au fond, développer une idée qui, vous le verrez, reviendra presque sur les quatre sites - si j'ai le temps de les développer tous les quatre, ce qui m'étonnerait beaucoup -, mais qui, en tous cas, reviendra sur les sites que je proposerai, qui est un diagnostic qui montre que, à l'évidence, la question qui est soulevée par ce colloque de la qualité de l'architecture est évidemment une question très importante, voire décisive, mais que l'est encore plus la question de la gestion des domaines industriels qui, à mon sens, fait, alors là, beaucoup plus défaut. On verra que, sur ces quatre grands sites, on pourrait dire qu'il y a une sorte de santé du patrimoine architectural alors qu'il y a une sorte de mauvaise santé de la gestion de ces territoires industriels, au moment même où précisément il me semble que, dans le nomadisme général des entreprises qui se déplacent sur le territoire national, voire sur le territoire extranational d'une façon extrêmement facile, dans ce même moment, la question de l'environnement, c'est-à-dire la façon dont les entreprises entendent, dans les critères de choix de leurs implantations, considérer que la nature de l'environnement, le cadre physique dans lequel ils vont entretenir un rapport avec le travail, devient de jour en jour un élément de plus en plus décisif. Mais voyons les faits.

\* Très rapidement, puisque Jean-Pierre Charbonneau vient de parler de la « vallée de la chimie », je ne vais en parler très longtemps. C'est un très grand site de 400 hectares qui, on le voit, souffre essentiellement d'un manque de gestion, je dirais, là, collective du patrimoine du sol, on pourrait dire de l'état du domaine, de ce grand domaine industriel, qui a commencé vraisemblablement avec l'arrivée de cette grande autoroute qui a fractionné le territoire industriel en deux parties et qui a fait une sorte d'opération de retournement des sites industriels, ce qui fait que ces sites industriels se sont retournés sur eux-mêmes, la façade de cette autoroute évidemment créant une très grande perturbation dans ce tissu, notamment en faisant que les relations transversales entre les grandes entreprises industrielles ne pouvaient plus se faire. En plus, cette autoroute passe, d'une façon assez indifférente, dans ce tissu industriel, ne lui rend pas beaucoup de services. Et cependant, c'est à partir de cette autoroute que l'on découvre le site industriel dans son ensemble et, bien entendu, que l'on découvre l'entrée Sud de Lyon.

\* Ceci dit - on le voit sur l'image de droite -, tous les gens qui descendent - je suis Parisien et je descends dans le Sud en vacances -, pour moi, le site de Feyzin, site de la chimie, est un site tout à fait remarquable, d'abord parce que je sais que je quitte la région de Lyon et que je suis déjà presque en vacances, que ce territoire est tout à fait symbolique ou, en tout cas, tout à fait magnifique.

\* On voit bien que le patrimoine bâti de ce site industriel est en relativement bon état. Il faut savoir que les industriels consacrent des sommes assez importantes au maintien et à l'entretien de ces bâtiments industriels, de même que ces industriels consacrent des sommes phénoménales à la gestion environnementale, au sens général du terme, mais à un environnement qui est plus lié à la gestion de la pollution des sols, pollution de l'air, etc., que, pourrait-on dire, de la gestion du paysage en tant que tel.

\* Or - on le voit sur ces deux images (on aurait pu en prendre et on mettre beaucoup plus) - un problème est posé, notamment sur la question des limites entre ces différents domaines industriels. Evidemment, ces zones industrielles ou ces activités industrielles posent des problèmes de sécurité. La DRIR pose des problèmes extrêmement difficiles sur la question de la pénétration à l'intérieur de ses enceintes. Ici, c'est d'ailleurs une enceinte du territoire de la SNCF et pas une enceinte industrielle, à strictement parler. On voit ici une moule (?) extrêmement méchante dans un environnement qui l'est tout autant. Au fond, on le voit bien, la question est moins sur l'aperçu du bâti industriel que sur le laisser-aller à la fois des collectivités publiques, quand on parle de l'autoroute ou de la SNCF (dans la partie gauche), des communes elles-mêmes, puisque l'on est dans un site majeur de Lyon sur les bords du Rhône entre des coteaux qui sont laissés un peu à l'abandon et puis, dans l'enceinte même des entreprises industrielles où des terrains sont progressivement abandonnés, dans un phénomène que j'ai retrouvé pratiquement sur tous les grands industriels sur lesquels j'ai travaillé, où on a le sentiment que les grandes entreprises sont un peu comme des naines blanches, ont tendance à rétrécir leurs process industriels et donc délaissent toute une série de territoires autour d'elles. Ces territoires ne sont pas gérés et sont souvent laissés à l'abandon, ce qui collabore, pour l'essentiel, au sentiment à la fois d'insécurité et aussi de mauvaise qualité environnementale.

\* Je ne vais pas rentrer dans le détail, parce qu'on n'a franchement pas le temps, mais je vais montrer simplement que cette autoroute qui est venue fractionner le territoire industriel a, de ce fait, privé les industries d'une entrée majeure de part et d'autre de cette autoroute. Une des propositions que nous faisons ici, c'est donc de reconstituer une sorte de contre-allée, un boulevard de l'industrie qui ramène toutes les entreprises en façade sur ce boulevard et permettent de distribuer les entrées des industries.

\* C'est aussi de travailler en profondeur entre les grands sites industriels de manière à remettre en relation, à partir de l'autoroute, bien entendu, la perception, par exemple, des coteaux qui sont à l'horizon de ces sites

\* et qui aujourd'hui - comme l'image suivante peut le montrer - sont des coteaux qui - on le voit assez mal sur les toutes petites images du haut - sont des coteaux tout à fait délabrés et dont une recomposition paysagère pourrait, d'une certaine façon, redire à nouveau que le site de la « vallée de la chimie » est un site majeur de Lyon et que la reprise de ce site est à la fois, sur le plan de l'image qualitative de l'industrie, tout à fait décisive et, en même temps, faire en sorte que les industriels dans leur ensemble donnent le sentiment qu'ils sont sur place, qu'ils restent sur place et qu'ils participent à une anticipation future de la recolonisation paysagère du site d'ensemble.

\* Bien sûr, on a des propositions qui sont à l'intérieur de ces grands sites. Certains de ces grands sites industriels sont suffisamment lâches pour permettre des recompositions paysagères importantes. On voit, sur l'image de gauche, une recomposition paysagère du coteau lui-même. Il faut savoir que ces grands sites, dans l'état d'abandon de certains de leur territoire, dans la méchanceté de certaines de ses limites, contribuent à une notion d'insécurité pour les populations qui y vivent, notamment sur les plateaux en périphérie de ceux-ci. Un travail sur les coteaux eux-mêmes peut donc permettre de sélectionner évidemment des images sur le site.

\* Je vais passer sur ces images. Elles montrent assez clairement - on n'a pas besoin de faire de longs discours dessus - que, sans retoucher à la structure générale de ce dispositif mais tout simplement en ayant une attention, un soin à apporter, en créant, par exemple, au lieu de ces méchantes clôtures, des clôtures plus transparentes, on a effectivement une possibilité de donner à ce territoire une qualité paysagère meilleure.

\* Ici, par exemple, il s'agit d'un site en attente d'une grande infrastructure autoroutière, qui devrait transversalement traverser la première autoroute. Ce site est aujourd'hui à l'abandon et, comme on le voit ici, cerné par des clôtures extrêmement méchantes,

extrêmement défensives et que l'on perd le bénéfice de cette population végétale qui est en arrière. Tout simplement, en positionnant une grille, à un certain endroit, on pourrait, je ne sais pas quoi, donner tout simplement aux gens qui vont travailler dans ce site, une image un peu meilleure de leur lieu de travail.

\* (pas de commentaire).

\* (pas de commentaire).

\* (pas de commentaire).

Tout cela dit à peu près la même chose.

\* C'est pareil : c'est de redonner à l'autoroute elle-même, puisque cette autoroute va progressivement se déplacer d'autoroute en voie rapide et en voie urbaine en certaines endroits, redonner une configuration à cette autoroute qui ne sera plus aussi autoroutière que cela. On a ici l'image de ce que pourrait être l'autoroute d'un côté et la contre-allée qui distribue le territoire des entreprises de l'autre.

\* Là, je vous montre un deuxième grand site qui, lui, fait plusieurs milliers d'hectares, qui est donc le port Ouest de Dunkerque, dont on voit ici le schéma directeur et quelques images. Là aussi, on voit que l'image du patrimoine architectural ne pose pas franchement de problèmes. Il exprime très clairement la puissance du développement économique de Dunkerque, ce qu'elle a été, ce qu'elle est encore et sans doute anticipe sur ce qu'elle deviendra. Ce qui pose davantage problème dans le territoire de Dunkerque, c'est que l'on voit une sorte d'avancée vers l'Ouest des grandes activités portuaires, de l'ancien port Freycinet au quai minéralier, au canal des Dunes et jusqu'au grand bassin de l'Atlantique ici, avec le bassin de Marbly (?) ici. On voit bien que, faute d'estuaire, ce qui est le gros problème de Dunkerque, on a tendance à vouloir descendre dans le territoire pour y installer des faux ports, avec un accroissement quantitatif considérable.

\* On voit ici le développement de l'ancien port Freycinet, le port Vauban, le port Freycinet, on voit le bassin de l'Atlantique ici, avec la descente à l'intérieur du territoire pour créer ces bords à quai, qui sont nécessaires. On voit, en projection, tel que le plan le figurait dans les années 70, entre Gravelines, qui se situe ici, et Taller (?), un nouveau port qui porte ici 115.000 tonnes, 300.000 tonnes et 500.000 tonnes, donc avec un accroissement considérable de la quantité portuaire.

Mais on voit bien - c'est pour cela que je vous invite à vivre avec moi une sorte de vision dynamique de ce territoire - que, dans l'idée du port autonome qui gère ce territoire, cette sorte d'optimisme des années 70 n'a pas cessé, comme s'il y avait une force d'inertie qui fait que l'on est encore dans la pensée des années 70 et que l'on gère le territoire de la même manière. Or, quelles sont les conséquences ? Une poussée vers l'Ouest, évidemment, mais une descente vers le Sud, c'est-à-dire emprunt sur le territoire agricole, qui est un très beau territoire agricole, mais surtout l'internement, à l'intérieur de la grande structure industrielle, des bourgs ou des agglomérations anciennes : Lund Plage (?) est ici, Gravelines ici et - je ne me souviens plus - Oye Plage (?) de l'autre côté, Grande Synthe, etc., qui se sont progressivement retournées sur elles-mêmes.

\* Evidemment, face à cette perspective industrielle, disons-le, un peu « hard »,

\* ces bourgs se sont enfermés, depuis les années 60-70, à l'intérieur de structures végétales extrêmement fortes et extrêmement puissantes, elles se sont enfermées souvent sur rien. Autant Gravelines avait, à l'intérieur de la ville elle-même, pourrait-on dire, un patrimoine historique fort (les fortifications de Vauban) qui lui permettait, d'une certaine façon, de vivre sur un patrimoine émotionnel fort, autant Lund Plage (?), Marwick (?), etc. se sont enfermées sur elles-mêmes en vivant sur une émotion urbaine assez faible et se sont donc mises en disjonction avec le territoire industriel auquel elles appartiennent, avec lequel elles vivent.

\* On voit ici le territoire de Gravelines.

J'ai évidemment fait toute une série de propositions sur l'ensemble de ce territoire, que je ne détaillerai pas ici, mais qui consistent, pour l'essentiel, d'abord à essayer de limiter le territoire industriel pour éviter que, au-delà de la rocade, on puisse emprunter à nouveau sur le site agricole et faire en sorte que ce rapport site industriel/ campagne puisse venir, c'est d'introduire, dans les boisements que l'on a vus tout à l'heure aux alentours des bourgs, des activités des moyennes et petites entreprises pour faire, au fond, un fonds

intermédiaire entre la très très grande industrie et l'habitat pour que ce ne soient plus seulement des arbres qui protègent les habitants de ces risques industriels ou du moins de ces perspectives industrielles mais que l'on ait un état intermédiaire de l'activité alors que aujourd'hui, on s'aperçoit que la mauvaise gestion de l'ensemble du port autonome fait que l'on trouve dans toute la Flandre, en arrière-pays, des implantations d'activités parce que des gens trouvent des sites évidemment tout à fait idylliques dans des petits bourgs ruraux et désertent le site industriel de Dunkerque alors que le site industriel de Dunkerque a capacité d'accueillir un nombre de moyennes et petites entreprises tout à fait important.

\* On voit bien ici quelle est la pratique de gestion du port autonome. On voit ici l'usine Pechiney dont on parlait tout à l'heure, qui est évidemment une usine considérable et qui joue sur des terrains considérables mais, qui plus est, demande à son implantation d'avoir en arrière-plan des terrains au cas où l'expansion économique de cette entreprise justifierait qu'elle s'étende. Alors, que fait le port autonome ? Il pompe du sable dans la mer et il remblaye des territoires considérables, énormes pour pouvoir supporter ces futures implantations. Or qu'est-ce qu'il fait là ? Il est en train d'effacer définitivement le paysage ancien qui était formidablement structuré par tous ces canaux, qu'on appelle les « watergangs » (?),

\* qui donnaient une très belle dimension paysagère à ce site - dont on en voit ici encore un exemplaire,

\* et puis, par exemple, des constitutions de petits bourgs ou de grosses fermes organisés autour de ces grands massifs, de ces grands bosquets, d'une certaine façon. Tout ce paysage-là est progressivement effacé par une gestion extensive du port autonome qui attend les futures industries.

La descente vers le Sud fait - on a vu tout à l'heure l'énorme dimensionnement de l'accroissement vers l'Ouest - que le port autonome a en gestion propre un territoire absolument gigantesque qu'il n'occupe pas pour l'essentiel. D'où l'idée d'imaginer que l'on pourrait peut-être avoir une gestion plus « chef » (?) de ce territoire, laisser peut-être les industriels venir choisir leur site à partir de cette campagne industrielle existante et faire sorte que, pour l'instant, on attende quant au développement futur de leurs industries avant de s'y implanter dessus, de telle manière effectivement que l'on ne détruise pas la totalité de ce paysage mais que l'on aille vers une évolution lente.

\* Ce qui serait intéressant - cela va trop vite pour vous dire la totalité des enjeux de ce site de Dunkerque, qui est tout à fait décisif, plutôt que de tourner le dos, comme l'ont fait les bourgs, ce serait d'essayer, d'une certaine façon, de positiver ce territoire industriel et de créer des situations à la fois paysagères mais aussi architecturales programmatiques intermédiaires pour faire en sorte que cette grande échelle de l'industrie et la vie urbaine puissent installer des situations intermédiaires.

\* Il s'agit de la Plaine-Saint-Denis, qui est un territoire de 800 hectares au nord de Paris, comme on le voit ici, qui est aussi un territoire industriel qui s'est développé d'une façon extrêmement « hard ».

\* Avec des infrastructures qui desservent la région parisienne, qui desservent notamment Paris, qui sont venues ici détruire le grand axe qui liait Saint-Denis à Paris, d'une façon absolument inadmissible. On a ici l'échangeur de la porte de la Chapelle.

\* On voit ici les grandes emprises du territoire ferroviaire qui sont venues perturber, couper en deux toutes les relations Est-Ouest de ce territoire, ainsi que l'échangeur Nord. Le stade aujourd'hui se situe ici.

\* Simplement pour montrer que le projet urbain de la Plaine-Saint-Denis, que je fais actuellement avec Yves Lion, Pierre Riboulet et Reichen et Robert, montre que toute notre idée est de reprendre ce site industriel à partir de la pensée de l'espace public, c'est-à-dire regarder comment le territoire était desservi à l'époque sur un espace public absolument minimum et faire en sorte que l'on puisse innover à nouveau ce territoire à partir de l'espace public extrêmement généreux et notamment essayer de lutter contre des infrastructures Nord-Sud qui desservent en priorité Paris mais qui empêchent les communications de la périphérie de Paris, et notamment le territoire d'Aubervilliers avec Saint-Ouen, en créant des grandes Est-Ouest transversales.

\* On voit d'ailleurs ici l'implantation, avec évidemment des images dans ce territoire qui ne sont pas toutes négatives, avec évidemment de fortes valeurs symboliques (le canal de Saint-Denis, la cathédrale de Saint-Denis et, dans l'autre sens, le même canal), qui montrent la topographie du territoire parisien.

\* Voilà le projet urbain. Je ne vais pas commenter, mais on voit que c'est un projet qui travaille essentiellement sur une pensée de l'espace public de manière à ce que le territoire industriel se qualifie et que les voies d'accès, les voies de desserte puissent faire cohabiter des piétons, des vélos, des voitures, des camions avec des plantations évidemment beaucoup plus généreuses, qui font défaut aujourd'hui, et avec d'ailleurs une pensée Nord-Sud tout à fait différente de celle des Est-Ouest.

\* (pas de commentaire).

\* (pas de commentaire).

\* Voilà l'incroyable ignominie, du fait que l'on ait un jour osé creuser cette voie royale qui conduisait de Paris à la basilique de Saint-Denis pour y faire une autoroute. Aujourd'hui, fort heureusement, le maire de Saint-Denis a obtenu, au moment de l'installation du Stade, la couverture de cette autoroute.

\* Voilà la couverture aujourd'hui de cette autoroute, qui a rendu aux habitants un sol qu'on leur avait volé.