



HAL
open science

Vers la ville post-industrielle (volume 1). La forme moderne de la ville. Le boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing (volume 2)

Alain Demangeon, Serge Koval, Dominique Mons

► **To cite this version:**

Alain Demangeon, Serge Koval, Dominique Mons. Vers la ville post-industrielle (volume 1). La forme moderne de la ville. Le boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing (volume 2). [Rapport de recherche] 500/88, Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ecole nationale supérieure d'architecture de Lille et Régions Nord. 1988. hal-01902688

HAL Id: hal-01902688

<https://hal.science/hal-01902688v1>

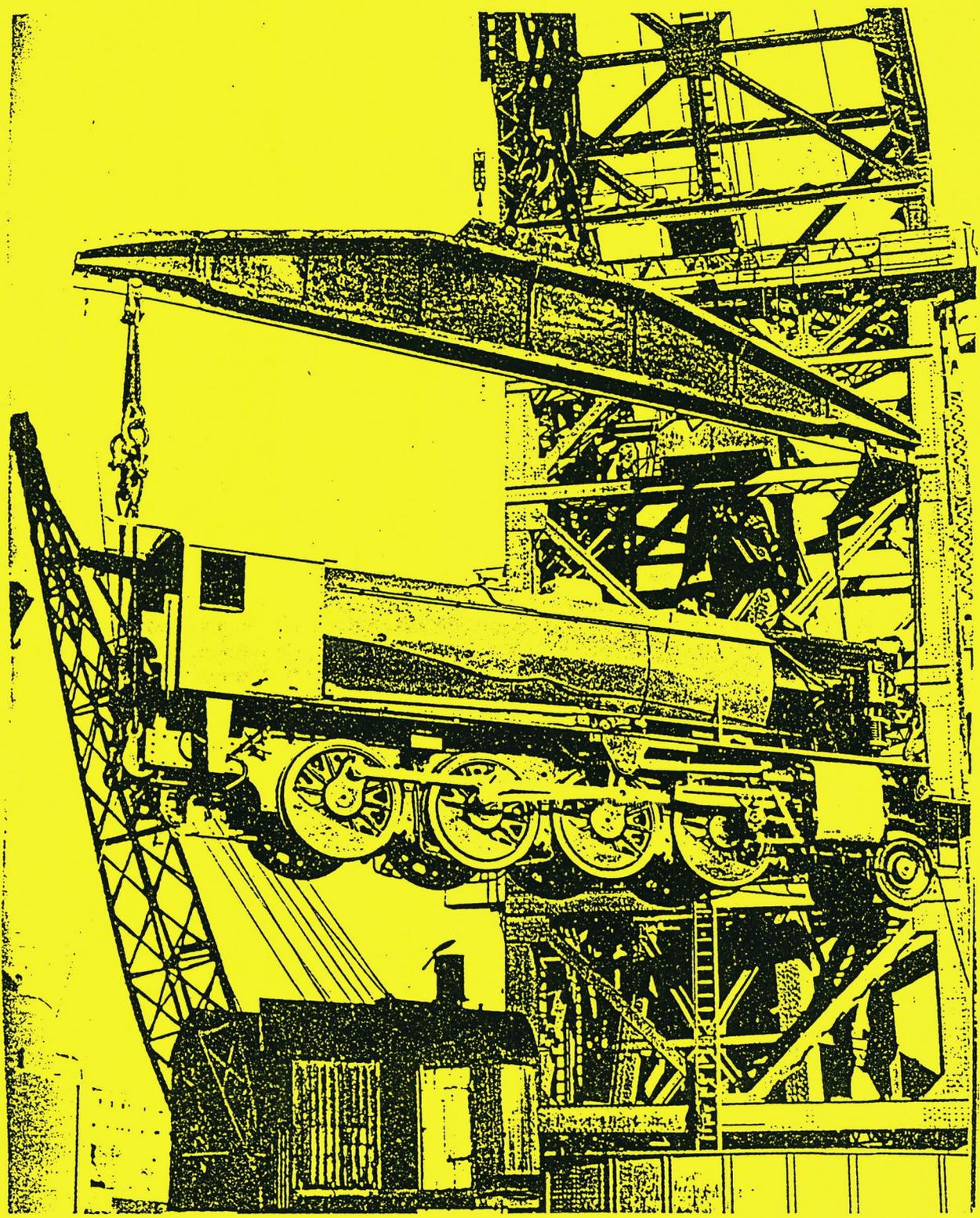
Submitted on 23 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

500

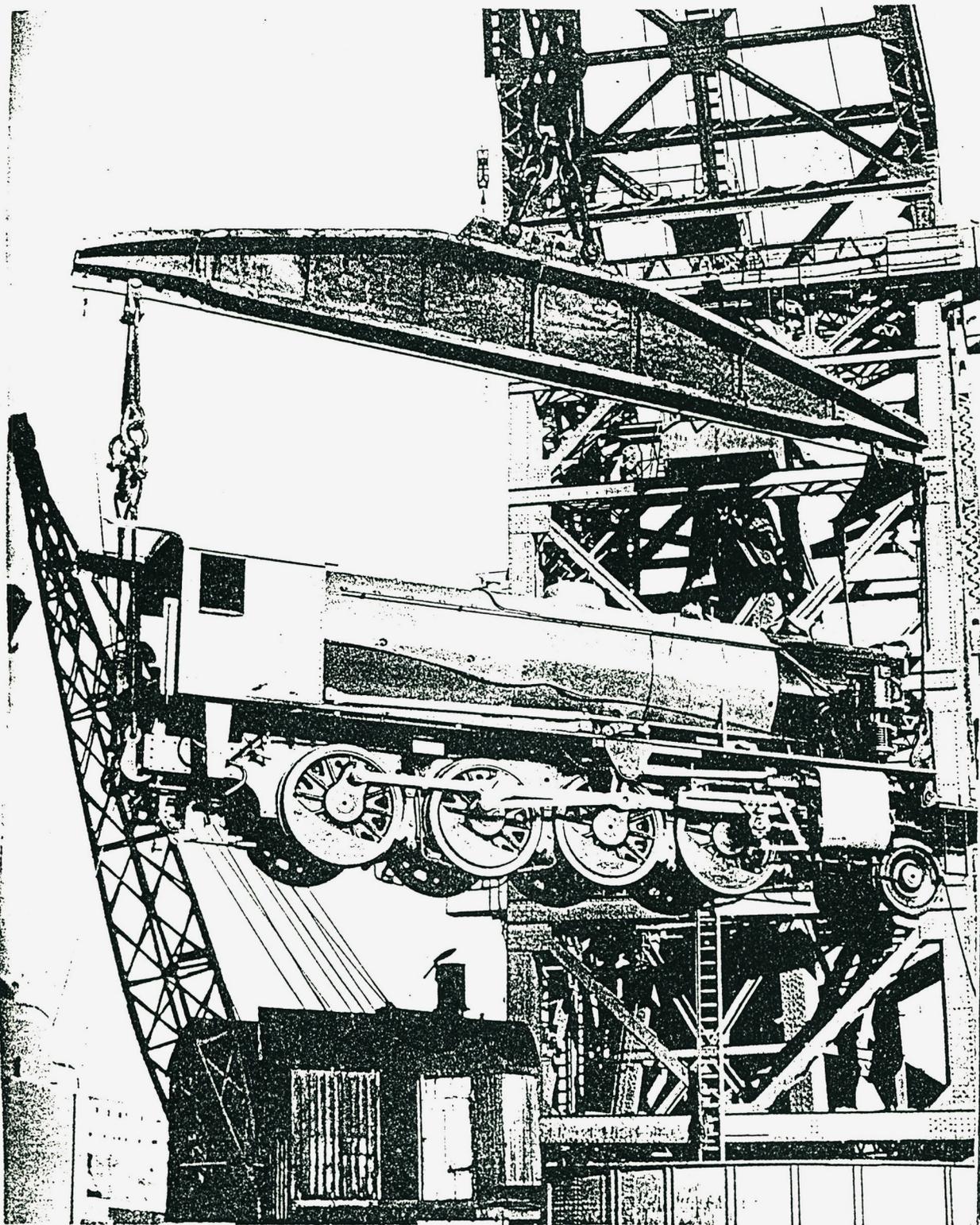
VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE



Bureau de la Recherche Architecturale
Ministère de l'Équipement, du Logement, de
l'Aménagement du Territoire et des Transports
Sous-direction de l'Enseignement de l'Architecture
et de la Recherche.

Ecole d'Architecture de Lille et
des Régions Nord.

VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE



Bureau de la Recherche Architecturale
Ministère de l'Équipement, du Logement, de
l'Aménagement du Territoire et des Transports
Sous-direction de l'Enseignement de l'Architecture
et de la Recherche.

Ecole d'Architecture de Lille et
des Régions Nord.

CONTRAT N°86-01488 00 223 75 01

RAPPORT SUIVI PAR
Monsieur SAUTEREAU

VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE

Bureau de la Recherche Architecturale
Ecole d'Architecture de Lille et des
Régions Nord

M. DEMANGEON
M. KOVAL
M. MONS

JANVIER 1988

VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE

La mise en place de la ville post-industrielle est tributaire du phénomène de désindustrialisation. La fonction est évacuée mais la forme reste inscrite dans le tissu urbain: comment renouveler la ville à partir de l'héritage industriel?

A l'espace urbain appréhendé comme une résultante de rapports de force extérieurs au domaine spatial et dont la dynamique est essentiellement économique et spéculative, succède la nécessité d'un projet urbain où la référence aux traces de l'histoire dans le paysage est consciente et constante. La forme urbaine héritée devient une force de mutation spatiale au même titre que les agents économiques et politiques.

Notre travail est donc de démontrer que la forme urbaine mise en place pendant la période industrielle génère au même titre que la forme urbaine mise en place aux périodes médiévale ou classique, un paysage urbain spécifique et évolutif, capable d'assimiler des mutations économiques et sociales importantes.

Par l'analyse d'exemples précis et localisés, et en comparaison avec des expériences étrangères dans des sites similaires, nous essaierons de prouver la force et la résistance de la forme urbaine industrielle.

Les différentes politiques de réemploi des bâtiments à usage industriel, des résidences bourgeoises et ouvrières mais aussi de la trame urbaine mise en place au XIX^e siècle sont des témoignages des potentialités d'adaptation de l'héritage industriel. Les opérations plus radicales de table-rase et de transformation absolue de l'image de marque dans certaines régions témoignent au contraire des difficultés d'actions rencontrées à partir d'un même patrimoine.

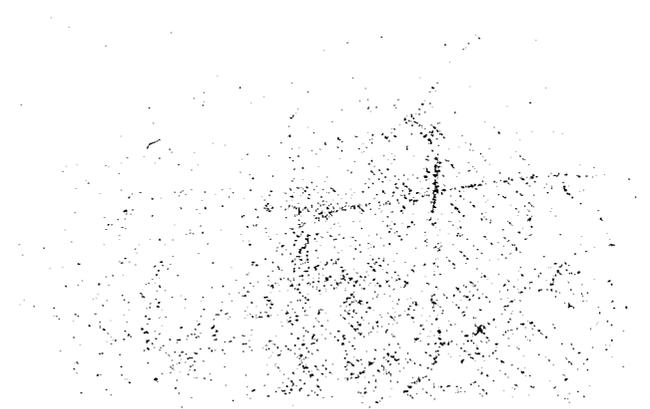
Dans un premier temps, notre recherche tente de mettre en exergue les contradictions des différentes dynamiques d'adaptation de la ville industrielle aux besoins urbains actuels. Trois cas sont ici évoqués, basés soit sur des sites précis, soit sur des politiques urbaines clairement énoncées :

- l'aménagement récent des espaces publics dans un quartier industriel du XIX^e s : Moulins à Lille

- l'observation des mutations morphologiques le long du Bld de la République, axe de jonction entre Lille-Roubaix et Tourcoing, long de 14 Km, réalisé en 1903

- La recherche des images de références dans la formidable transformation accomplie ces dix dernières années dans la zone portuaire londonienne de Docklands.

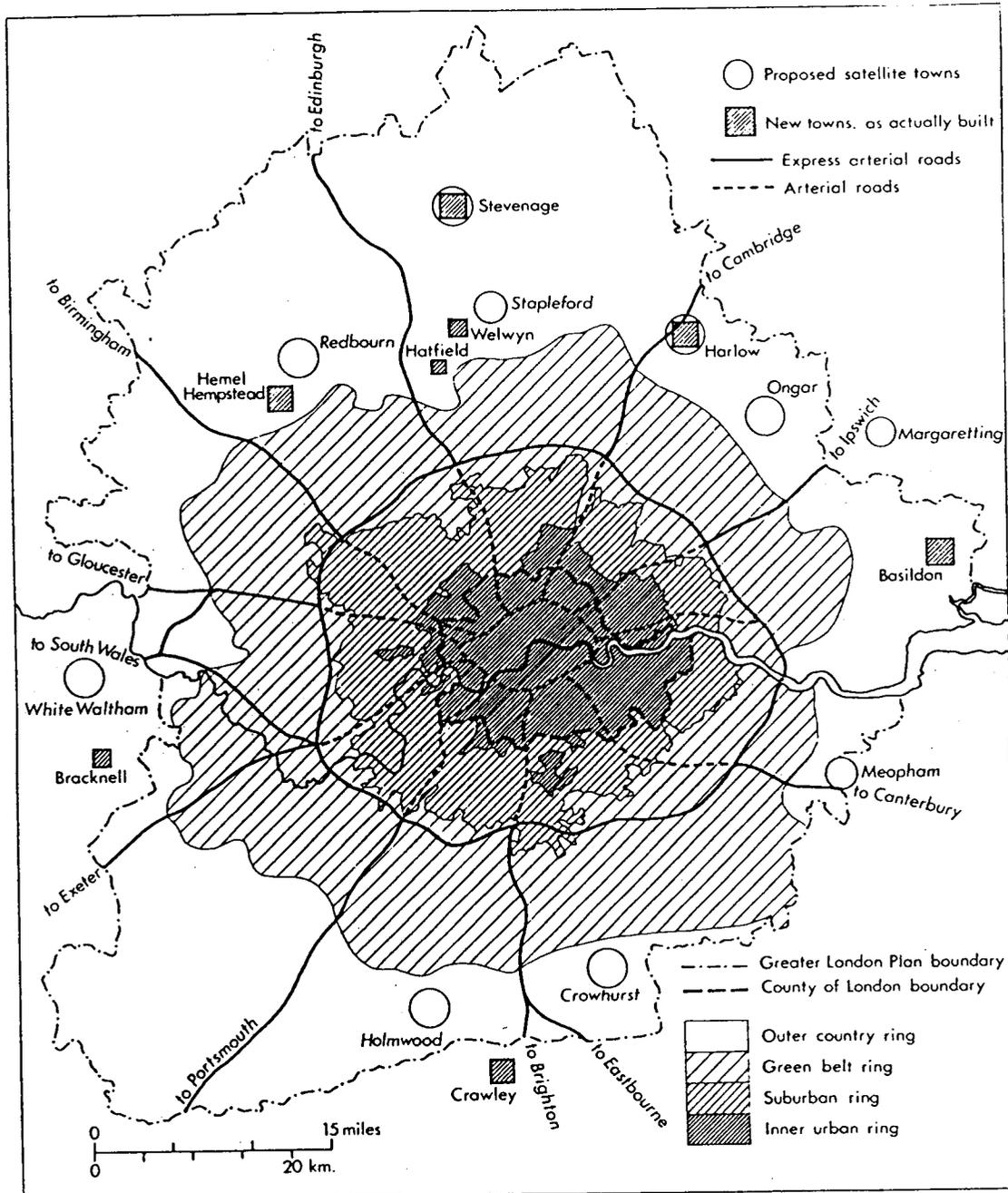
Comment mener à bien la reconquête d'un tel territoire. Quels éléments ont été valorisés par les mutations récentes de contenant et de contenu?



VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE

- Dominique MONS

"Docklands - la transformation de la zone portuaire de
Londres"



28. The Abercrombie Plan for Greater London, 1944. Patrick Abercrombie's bold regional plan involved the planned dispersal of over a million Londoners from the congested inner urban ring, across the new green belt which would limit the further growth of the conurbation, into planned satellite towns – the famous London new towns.

DOCKLANDS - LA TRANSFORMATION DE LA ZONE PORTUAIRE DE LONDRES

I Londres, ville symbole de l'Europe du Nord-Ouest et laboratoire de l'urbain.

- Londres, métropole ou ville-banlieue.

La plus grande métropole européenne, après avoir été pendant plus d'un siècle la plus grande agglomération mondiale, reste la ville-phare des expériences d'urbanisme et d'urbanisation.

Aujourd'hui encore, Londres montre des voies possibles à la réurbanisation des anciennes zones constituées par l'industrie et le stockage tout en préservant l'originalité de sa structure urbaine.

* Une métropole :

"Une croissance numérique accélérée, jointe à un étalement latéral que ne contrariait aucune considération défensive, ont créé, au cours du siècle dernier, une agglomération aux dimensions encore inégalées dans le monde. En 1801, Londres groupe un peu plus de 1 million d'habitants dans un rayon de 13 Km; en 1871, 3 885 000 habitants résident dans un rayon moyen de 21 Km. Dès cette époque, la ville et ses environs ont une cohésion suffisante pour que les services du recensement adoptent la notion du Greater London en 1875." (Claude Chaline: "la métropole londonienne. Croissance et planification urbaine, 1973").

Au-delà de la croissance démographique, ce qui nous intéresse ici, est la constitution d'une forme urbaine spécifique basée sur de faibles densités urbaines, un étalement apparemment illimité de l'urbain, un mélange des éléments constitutifs du tissu urbain: habitats, lieux de travail secondaires et tertiaires.

La métropole londonienne se génère à partir d'un tissu urbain complexe, à profil bas et étalé, comme d'ailleurs toutes les grandes villes industrielles d'Europe du Nord-Ouest où l'habitat individuel urbain domine.

* Une ville-banlieue :

Peu ou pas de tracés régulateurs, une alternance de lieux de centralité correspondant aux anciens bourgs et de zones de maisons de ville où la résidence individuelle demeure la règle, des lieux de travail industriel très sectorisés en rapport avec le grand port d'estuaire sur la Tamise sont les caractéristiques essentielles de l'urbanisation dès le XIX^e siècle.

On a donc affaire à une ville polynucléaire, sans limite précise avant la politique planificatrice de l'Après-Guerre, une ville-banlieue, au dire de certains penseurs français qui n'envisagent la notion de ville, de grande ville que par référence à Paris et à son système centralisateur (Cf Collectif Ateliers Publics, février 1983), une ville industrielle surtout dans le mode de production de son espace, dans les éléments constitutifs de son territoire.

- Londres, agglomération structurée par une politique urbaine autoritaire dans le respect d'un tissu urbain hérité.

Ce qui distingue la croissance urbaine londonienne du mode de croissance des villes industrialisées, c'est le rôle joué par le Town Planning.

Dès 1931, C.B Fawcett parle de Metropolitan Region de plus de 12 m d'habitants et en 1936-37, une Greater London Planning Area est délimitée (4 695 Km² et 9 700 000 habitants). A partir de cette date et jusqu'en 1986, Londres est planifiée dans son mode d'extension. Mais c'est davantage le mode de consommation d'espaces qui est réglementé plus que les types de modelage urbain.

* Les étapes de la réglementation et la mise en place d'un paysage.

Après les problèmes d'urbanisme évoqués dans les années 30, et les recommandations à la déconcentration urbaine du rapport Barlow en 1940, c'est le plan Abercrombie du Grand Londres en 1944 qui marque la volonté planificatrice des autorités politiques. C'est sur cette base que s'est édifiée la Londres actuelle, en un système radioconcentrique et fonctionnel où le zoning industriel a été prôné presque à l'excès. Et pendant que l'on mettait en oeuvre une politique de dispersion planifiée de la population par la création des villes nouvelles, villes élargies et ceintures vertes, les localisations industrielles en rapport avec la Tamise n'ont cessé de se multiplier et de s'étendre de l'Est de la City jusqu'à l'embouchure du fleuve.

Le façonnement du paysage urbain par les réglementations urbanistiques est ici une réalité. Les quatre grandes couronnes d'aménagement fixées par Abercrombie sont devenues des identités paysagères et tout continental arrivant dans la région londonienne y est sensible:

1) Tout d'abord, émergeant de la campagne anglaise, des villes anciennes en expansion (ou expanded towns) et des villes nouvelles bien délimitées dans l'espace associant zones industrielles et zones résidentielles sous forme d'unités de voisinage centrées sur un pôle tertiaire d'organisation urbaine ceinturent l'agglomération londonienne.

2) Puis une zone verte, issue du "Green Belt Act" , associant agriculture et zones de loisirs, prairies, champs, parcs et terrains de sport, avec un mitage maîtrisé de l'espace par l'urbanisation sépare véritablement le secteur d'exurbanisation des villes nouvelles de l'agglomération proprement dite.

3) Nous pénétrons ensuite, et très abruptement dans la zone dense urbaine de l'agglomération londonienne, sans qu'il y ait à proprement parler de banlieue: pas de zone d'urbanisation diffuse mais d'emblée une consommation totale de l'espace urbanisable par la résidence, l'industrie et les services et aussi des centres grouillants et animés alternant avec des secteurs résidentiels urbains et verdoyants et des espaces industriels de taille parfois très importantes selon les infrastructures de circulation en place.

4) Nous arrivons ainsi insensiblement dans le coeur même de l'agglomération marquée davantage par la présence de parcs très vastes plus que par une élévation en hauteur du bâti, exception faite pour la City et actuellement le quartier de Southbank sur la rive droite de la Tamise.

Cette maîtrise de la croissance urbaine a été rendue possible par une politique de médiation et de concertation auprès des différentes communes constitutives de l'agglomération. C'est le rôle qu'a joué le Greater London Council auprès des 33 communes de la région urbaine depuis 1947 grâce en particulier aux outils d'urbanisme que sont le Town and Country Planning Act de 1947 et les Planning Permissions ou Permis d'urbanisme indispensables à toute modification de l'affectation du sol depuis 1947.

* Crise et dissolution du Greater London Council.

La dissolution de l'organisme planificateur du Grand Londres le 1er Avril 1986 a été considérée comme "un grand ménage par le vide" selon l'expression des Travaillistes en réaction contre la politique de Mme THATCHER.

Depuis 1889, existait une autorité supra-municipale pour maîtriser le développement de la capitale. Depuis 1944, avec le Great London Plan, et 1947 avec le Greater London Council, Londres était pour les pays étrangers, un exemple à suivre et à analyser. Les capitales européennes ont suivi ce modèle presque dans ses excès: zoning à outrance, isolats de logements sociaux impliquant une ségrégation sociale trop marquée, dans un premier temps; puis décongestion urbaine par la création des villes nouvelles qui loin de déconcentrer la population, ont contribué à l'accentuation de la centralisation londonienne par rapport au reste du pays. Autant d'effets pervers de la planification que la France et Paris en particulier ont reproduits.

London Docklands



The Water City

Illustration

Dès 1963, les pouvoirs du London Country Council sont diminués par le gouvernement conservateur qui en trouve la politique trop coûteuse (en particulier la gestion des 2 225 000 habitations à loyer modéré n'était pas des plus simples et a été depuis partagée entre les différentes communes). C'est aussi avec la suppression de cet organisme de gestion et d'aménagement qu'un travail différent va se concrétiser dans la zone des Docks qui échappe alors à la gestion globale et apparait comme un espace spécifique.

En fait, à Londres comme dans d'autres pays anciennement industrialisés, il s'agit à partir des années 80 de mettre en place des structures permettant de gérer la crise du monde urbain industriel. Le London Country Council était en rapport avec une période d'expansion, un excellent moyen de contrôle de la consommation d'espace; mais ses optiques d'aménagement ne correspondent en aucun cas à un repli industriel et à la nécessité de remodeler l'espace interne des villes. Dorénavant, il faudra composer avec la ville en place quel que soit son état.

II De London's Docks à Docklands.

Le lieu par excellence des transformations urbaines dans Londres aujourd'hui est la zone des Docks le long de la Tamise, depuis Town Bridge jusqu'à l'estuaire.

Nous nous intéresserons surtout aux remaniements morphologiques et fonctionnels de la zone la plus proche de Londres, c'est-à-dire l'étendue de 2500 hectares sur les rives Sud et surtout Nord de la Tamise à l'Est de la "City."

Depuis 1981, a été fondée la London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.). Elle présupposait la dérèglementation et était une première tentative de dynamisation d'un secteur industriel par l'initiative privée. Par son intermédiaire, c'est le plus vaste projet de développement urbain européen qui soit en chantier aujourd'hui. En face des ruines des entrepôts, des bassins et des terrains vagues, un nouveau quartier se construit à la fois industriel, résidentiel, et centre d'affaires. 450 entreprises sont déjà installées en juin 1987 et les programmes de nouveaux logements se poursuivent à un rythme accéléré pour faire face à une demande de plus en plus importante; en particulier de la part des populations aisées et des hommes d'affaires de la City toute proche.

Bouleversement économique, bouleversement social sont corollaires dans cette partie de Londres d'une transformation totale du paysage, soutenue par ailleurs par un travail médiatique très important de transformation de l'image ouvrière en une image positive afin de stimuler la venue des entreprises de pointes.

La réhabilitation, dès 1969, du bassin Sainte Catherine marque le coup d'envoi de cette immense opération de réinvestissement urbain. L'expérience de Sainte Catherine's Docks a maintes fois été décrite dans les revues et ouvrages spécialisés. Sur un même site, nous trouvons un catalogue d'expériences urbanistiques et architecturales, depuis la réhabilitation en logements et boutiques de luxe de la Maison de l'Ivoire construite en 1854, jusqu'à la création d'un hôtel de 800 chambres, un complexe de bureaux et des logements sociaux dans le plus pur style "seventies".

Existe-t-il actuellement autant d'hésitations et d'incertitudes face à des choix de paysage? la complexité est-elle la règle dans le réaménagement de l'ensemble des Docks et en particulier de "l'Ile aux Chiens?"

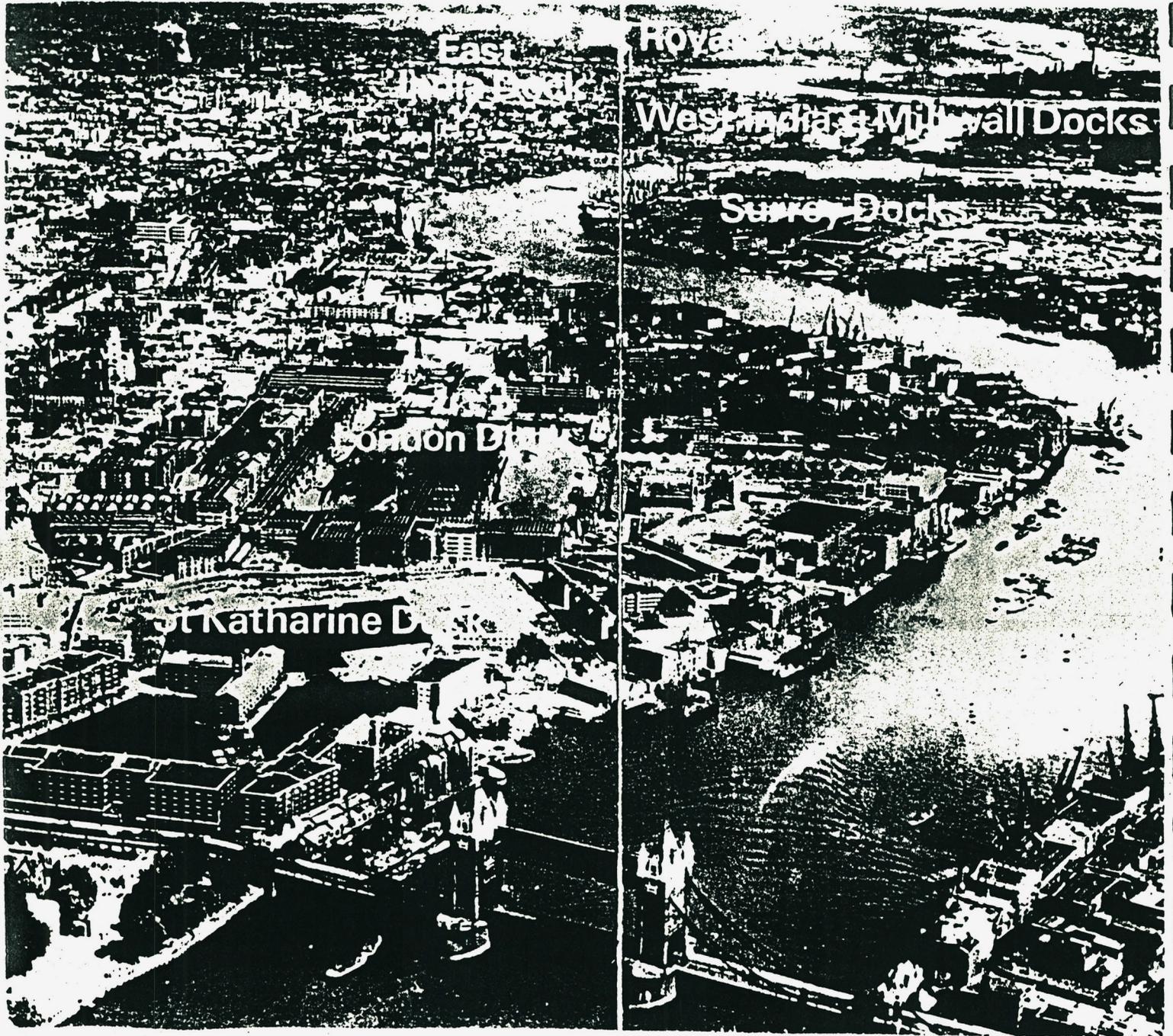
De la zone industrielle à la zone d'activités, quels éléments urbains ont-ils été privilégiés?

Le choix de quelques exemples de réalisations récentes, réhabilitations et constructions neuves, analysés dans leur contexte paysager doit nous permettre de mieux comprendre les stratégies de reconversions urbaines et industrielles de Docklands.

Nous verrons tout d'abord les problèmes que pose la structuration historique du territoire.

Page 8
manquante sur le rapport

Illustration 3



Docklands : "Seeing is believing".

On peut observer à Docklands la naissance à l'urbain d'un territoire industriel. Certains aspects de la reconversion en font un exemple pertinent de ville post industrielle. D'autres aspects en font un phénomène exceptionnel et non généralisable.

Plus que sur l'émergence d'un modèle, nous insisterons davantage sur les tâtonnements d'un aménagement urbain, entre tradition et modernité, entre "image de marque" et fonction économique nouvelle.

(illustration 3)

Docklands

Seeing is Believing

20p



11



1) Originalité du site

Les zones portuaires en crise sont nombreuses en Europe occidentale et particulièrement en Europe du Nord Ouest où toute l'économie d'échange se concentrait depuis le XIX^e siècle dans les grands ports d'estuaires, au point de rupture de charge entre transports maritimes et transports fluviaux. La récupération des espaces de stockage et d'entrepôts est une préoccupation commune à tous les grands ports en mutation que ce soit par nécessité quantitative de territoire dans les villes en expansion ou par nécessité qualitative d'attraction dans les villes en déclin.

La renaissance des zones portuaires à l'urbanisation passe bien sûr par le "tertiaire": nouvelles activités économiques, nouveaux équipements de loisirs, et aussi par "la résidence", considérée d'emblée comme une fonction urbaine plus que comme un moyen de loger une population active, que ce soit dans les secteurs d'activité secondaire ou tertiaire.

Les "marinas" fleurissent dans le Nord de l'Europe: Il convient en effet de tirer parti de l'eau, symbole de la richesse passée, image valorisante par son rapport à "la nature" dans les aménagements présents. Pour ne citer que quelques exemples, la reconquête des zones portuaires et militaires de Christiania en Norvège, de Copenhague au Danemark, de Hambourg en Allemagne... est axée sur la valorisation de "l'eau", désormais partie intégrante de la programmation formelle des projets urbains, sur la constitution d'espaces publics paysagés et fédérateurs d'un urbanisme de qualité. Faire d'une ancienne zone industrielle le lieu privilégié d'un cadre de vie de qualité semble possible.

En France, la ville de Dunkerque s'éveille à ce mouvement: après avoir eu le projet dans les années 70 de combler les bassins du port Est délaissé par les activités économiques (un concours pour le réaménagement du bassin du commerce était basé sur le comblement de ce bassin et la récupération de ces espaces en terre à bâtir), la ville veut étendre son centre vers la mer mais en valorisant ce qui est la base de la prospérité urbaine: l'eau. Le syndicat mixte "Dunkerque -neptune" qui s'est créé, associant la ville, le port autonome et la communauté urbaine de Dunkerque a pour but de promouvoir une nouvelle aire urbaine centrale qui tienne compte des atouts de l'héritage industriel. Le modèle choisi est en face, de l'autre côté du détroit à Docklands, malgré les différences de nature quantitative, qualitative et de moyens mis en oeuvre.

Mais dans tous ces cas, l'héritage industriel est un même héritage typologique: des bassins, des quais, des écluses, des tunnels, des ponts. C'est un paysage constitué d'une succession d'ouvrages d'art, où les soucis de technicité et d'esthétique se répondent, où la pression constructive et la robustesse des matériaux sont souvent en accord. Les ports et en particulier les grands ports d'estuaires ont donc en commun de nombreux éléments maintenant formels, vidés de leur signification fonctionnelle auxquels si on les maintient, il s'agit de trouver un nouveau sens dans un environnement désormais urbain.

Les exemples anglais sont d'autant plus complexes qu'à l'héritage industriel s'ajoute l'expérience encore récente des villes nouvelles qui a profondément marqué toute pensée urbaine ces trente dernières années.

Parmi les grands ports d'estuaires anglais en crise, Londres reste bien sûr une exception. La zone portuaire est exceptionnelle par son étendue mais la proximité de la ville de Londres et surtout de la city d'importance économique mondiale, en fait une opportunité de développement urbain plutôt qu'un handicap aux mutations urbaines comme cela peut être le cas à Liverpool.

Docklands a donc dans un site privilégié, une situation privilégiée... C'est de plus par un traitement privilégié au niveau des aspects législatifs et économiques (qui ne seront pas traités ici) que va se négocier la transformation du paysage.



Map showing the London dock system at its greatest extent, in the 1930s.

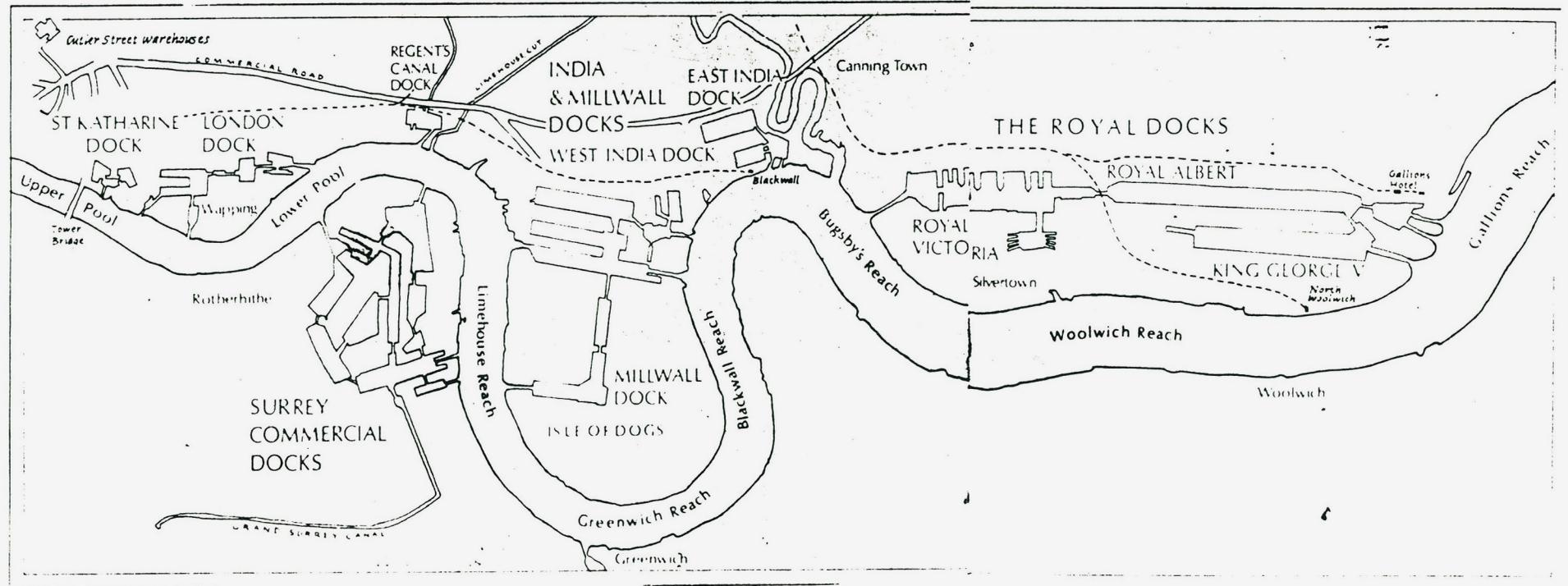


Illustration 4

2) Docklands, un territoire.

C'est une friche industrielle de 22 km², entièrement tournée vers le fleuve qui est à l'origine de Docklands. Un paysage exceptionnel, une structure territoriale originale sont les résultantes d'une histoire industrielle privilégiée: à la fin du XVIII^e siècle, Londres devient le premier port mondial. Pendant près de deux siècles, la Tamise en aval de Londres est le lieu d'un trafic intensif de marchandises venues de toutes les parties du monde et en particulier des colonies anglaises et redistribuées à travers l'Europe ou transformées sur place. Les rives de la Tamise vont peu à peu se structurer en zones de stockage de plus en plus spécialisées et à une échelle inégalée jusqu'alors. Sur plus de 30 km en aval de Londres, sur les deux rives mais principalement sur la rive gauche, se succèdent quais et bassins, entrepôts, voies de chemins de fer, routes, aires de stockage d'une densité exceptionnelle. Le plus étonnant est le caractère clos de ce territoire par rapport à l'agglomération londonienne proprement dite. Les différents docks sont fermés par des portes monumentales, les bassins se succèdent par des systèmes d'écluses qui les individualisent les uns des autres: les bassins d'importations et les bassins d'exportation de marchandises sont contigus mais ne communiquent pas. La Tamise est le seul axe commun et central de cet espace amphibie.

(illustration 4)

En effet tout le territoire des docks se structure en fonction de l'eau. Tous les bâtiments regardent l'eau et les façades nobles des docks regardent les bassins et non les voies de communication terrestres. Selon les méandres de la Tamise, l'épaisseur de l'espace des docks atteint de 300m à 5km et selon l'éloignement à Londres et aux communes suburbaines des secteurs d'habitation pour les dockers viennent combler les zones intersticielles entre les espaces spécialisés. Habitat-lieu de travail: on retrouve ici le binôme de tout paysage industriel. Mais s'il y a monoactivité de stockage, les phases historiques d'installation des bassins et des bâtiments, la spécialisation des zones (des entrepôts de thé aux raffineries de pétrole) vont engendrer des différences notoires dans la mise en place du paysage.

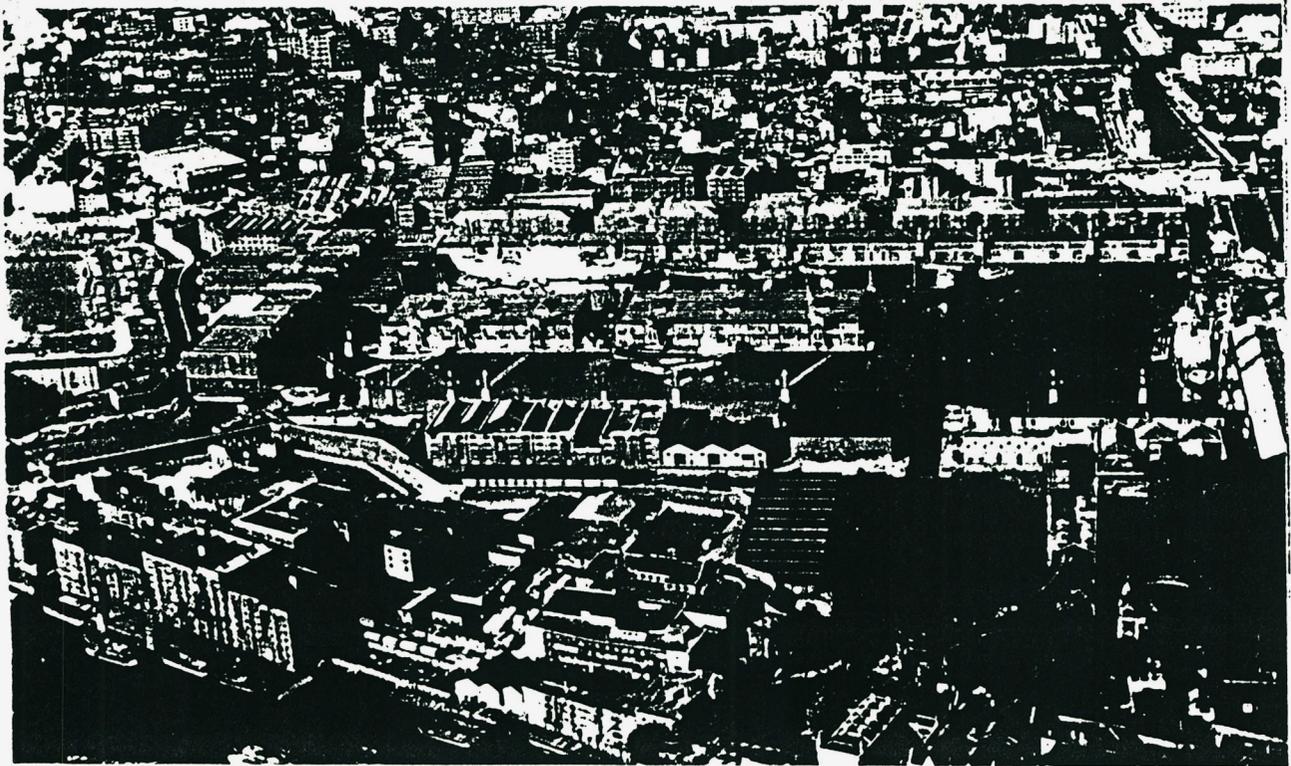
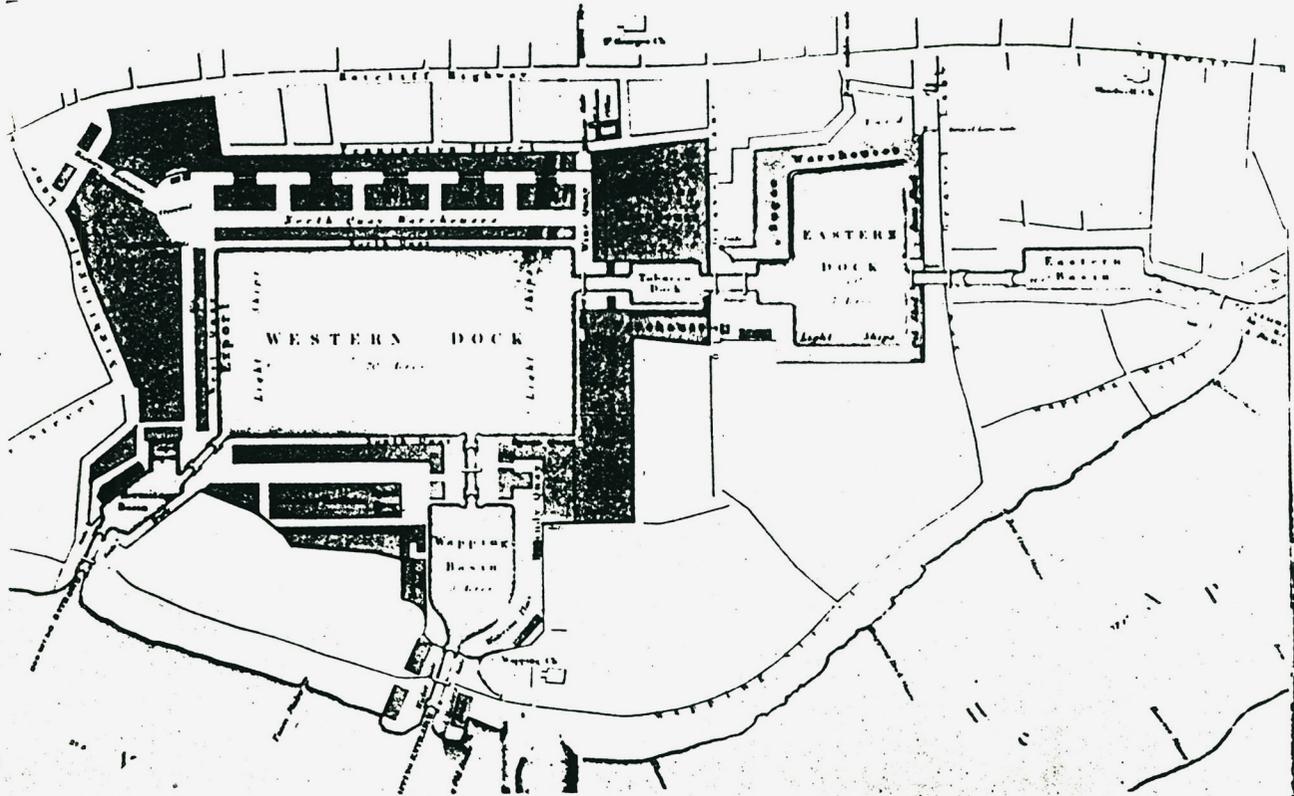
Page 16
manquante sur le rapport

Descendons, en quelques gravures anciennes et photos aériennes, la Tamise depuis le dernier pont, Tower Bridge au niveau de la "tour" de Londres jusqu'au tunnel de Bradford: Tower Bridge marque véritablement la coupure entre la ville et la zone industrielle même si celle-ci est déjà présente sur la rive droite: South Bank étale ses entrepôts en face de la city en une bande étroite mais densément occupée.

Le long de la partie à peu près rectiligne du fleuve, se succèdent des entrepôts du XIX^e siècle et des industries (brasseries, distilleries....) directement en rapport avec la tamise sur la rive droite, en relation avec des bassins petits et irréguliers sur la rive gauche (st Catherine's Docks, Wappings, Limehouse). Nous trouvons dans ce secteur une imbrication très ténue entre bâtiments industriels, bassins et quais, habitat, voies de communications terrestres et une relation très directe avec les secteurs urbains attenants.

(illustrations 5 &6)

Illustration 6



La Tamise décrit ensuite deux larges méandres: la zone de Rothenhithe ou Surrey Commercial Docks au Sud, sur la rive droite; la zone de l'île aux chiens sur la rive gauche.

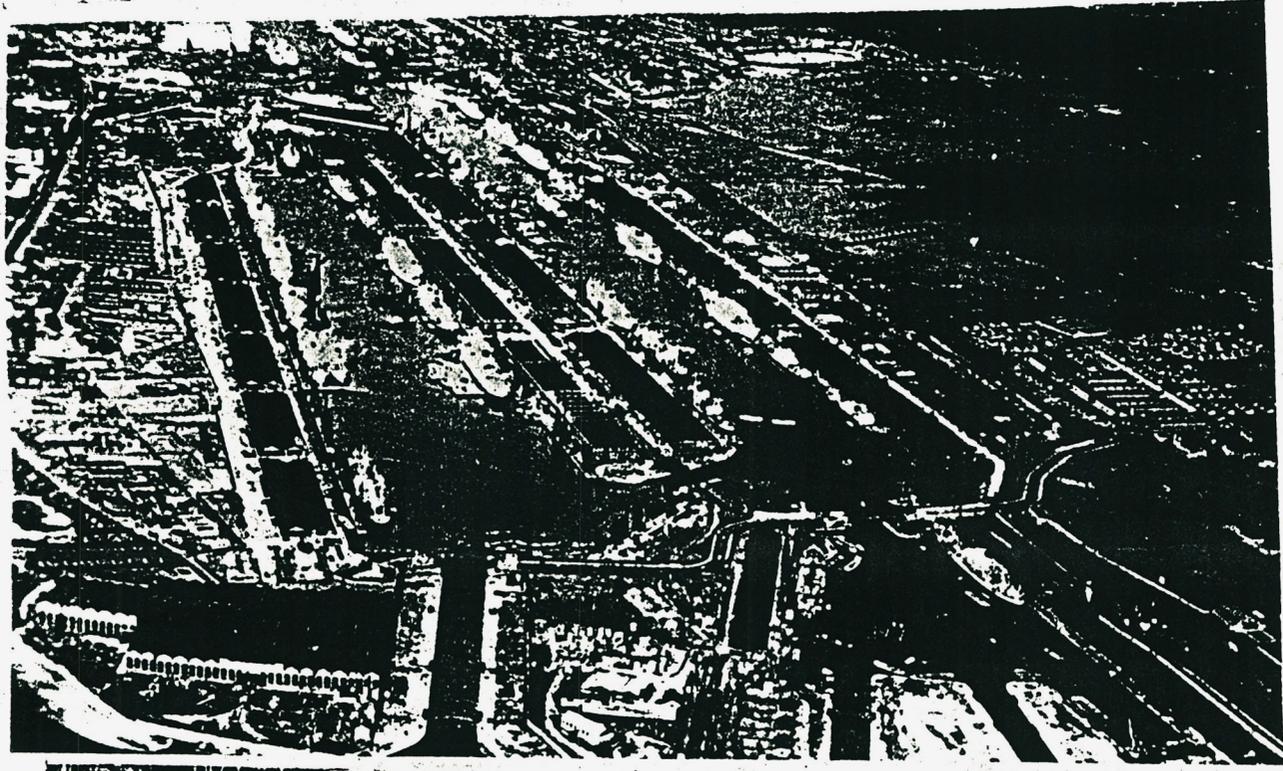
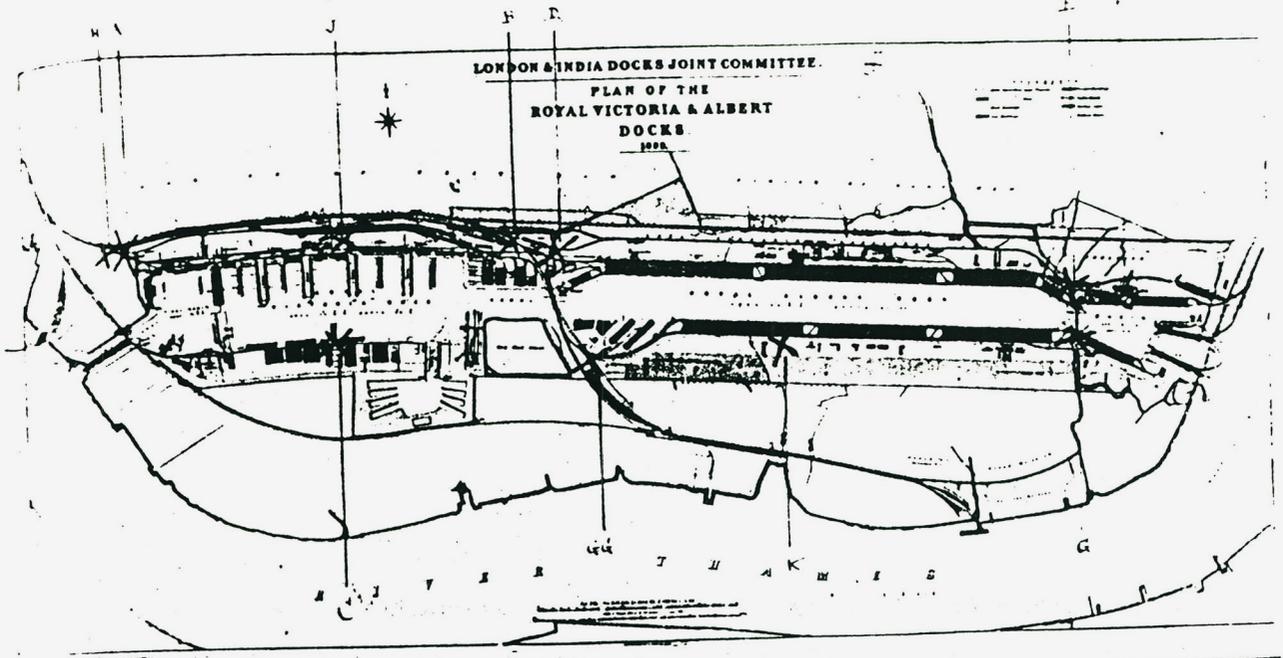
La structuration de ces deux têtes de méandre est similaire pendant tout le XIX^e siècle: il s'agit de deux véritables espaces amphibies: l'eau pénètre de toute part des espaces fonctionnels.

Sur le plan de 1930, on conçoit combien la multiplication des bassins dans ces deux zones engendre une rupture totale d'avec la continuité urbaine Lodonnienne. Ici commence véritablement le domaine portuaire et son mode de vie propre: des bassins, des entrepôts, un habitat pour une vie "sur le tas", et un minimum d'équipements sociaux.

(illustrations 7&8)

Illustration 7





Mais la zone du sud, Surrey Commercial Docks, a vu sa configuration spatiale complètement transformée après guerre. Les bombardements qui ont ravagés les Docks de Londres pendant la guerre 40-45 ont presque anéanti les Surrey Docks et leur remodelage après guerre a conduit au comblement de la plupart des bassins et à la construction d'un habitat social interne au méandre, les entrepôts longeant la rive de la Tamise.

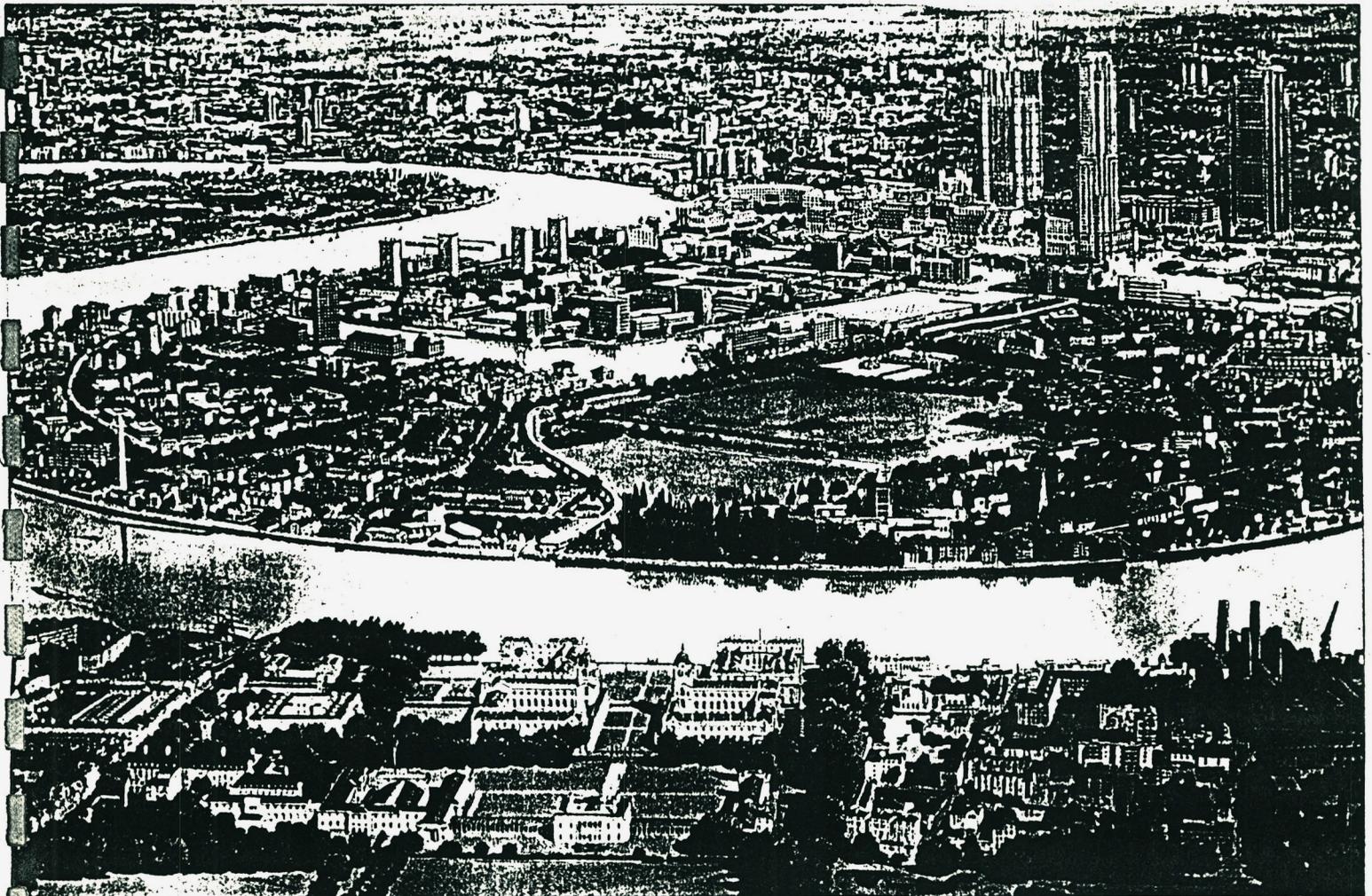
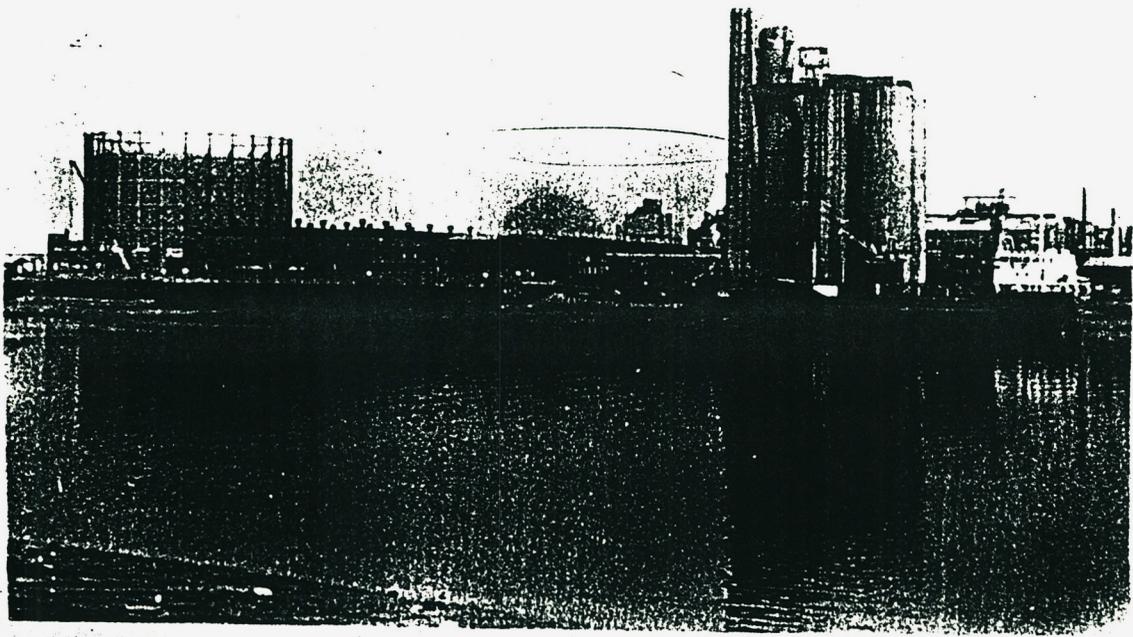
Par contre l'île aux chiens a gardé jusqu'à aujourd'hui sa morphostructure

- Un intérieur en creux qui dans Docklands sera réservé à la zone de libre entreprise.

- Une zone périphérique plus ou moins épaisse le long de la Tamise, mêlant des entrepôts et de l'habitat, très éloignée des relations terrestres et une zone Nord, Poplar, densifiée autour de la route des docks reliant tout l'East End à Londres et concentrant des quartiers ouvriers d'habitat répétitif depuis la route jusqu'à la voie ferrée irriguant les Docks.

Au delà du Blackwall Tunnel qui met en communication les deux rives de la Tamise au niveau de Greenwich, c'est essentiellement la rive gauche qui est organisée en fonction du trafic portuaire: les Royal Docks, succédant aux East India Docks s'allongent sur 4 km autour de 3 bassins parallèles à la Tamise, avec une linéarité et des dimensions telles qu'un aéroport le "London City Airport" pourra être programmé dans le cadre du LCCD sur le Royal Albert Dock. Là encore, toute la zone contigue à la Tamise est marginalisée par rapport à la terre ferme et une bande d'entrepôts et d'habitats se développe en marge de Londres, directement en fonction des activités portuaires (Silver town, North Woolwich...) la zone attenante de Newham au Nord est très vite devenue une réserve d'habitat social. (illustration 9)

Se succèdent ensuite jusqu'au Dartford tunnel des espaces de stockage de containers, des raffineries de pétroles, des gazomètres, bref tout le paysage contemporain de l'annonce d'une ville multimillionnaire à partir de son fleuve. Ces espaces fonctionnels contemporains ne nous intéressent pas ici. Notre attention se porte sur le paysage traditionnel des docks façonné en deux siècles d'industrialisation.



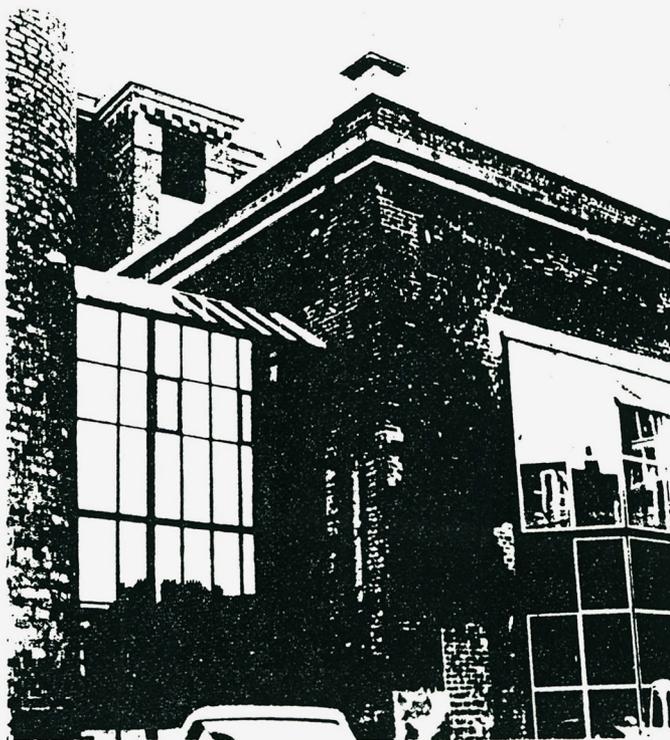
Artists Impression of Canary Wharf

Comment mener à bien la reconquête d'un tel territoire. Quels éléments ont été valorisés par les mutations récentes de contenant et de contenu?

VERS LA VILLE POST-INDUSTRIELLE

Serge Koval

"Métamorphoses d'un quartier: Moulins-Lille, une occasion manquée?"



INTRODUCTION

Le glissement de l'industriel au post-industriel se fait à Moulins-Lille dans le contexte de dynamique économique propre à la ville.

Par ailleurs, l'excellente situation du quartier au sein de l'agglomération et le tissu engendré par l'industrie textile et ses dérivées crée, à priori des conditions très favorables à la reconquête et à l'expérimentation.

Ce qui est dit et observé ici n'est pas généralisable à toutes les villes textiles et à fortiori aux villes de mono-industrie conçues à partir du charbon ou du fer.

La situation de Lille comme Capitale Régionale et ses perspectives européennes sont spécifiques.

Nous posons ici la question du spatial et du paysage dans son contexte économique, politique et social, dans le cas précis de Moulins, le paysage, l'urbanistique sont ils perçus comme un enjeu social et économique?

Quelle attitude avoir à l'égard d'un tissu industriel qui a perdu sa raison économique mais pas l'intégralité de sa fonction sociale et qui pose la question culturelle des traces, du tissu préexistant comme support au reinvestissement de la ville par une nouvelle urbanité.

La décision de faire de Moulins un quartier résidentiel nouveau appartient-elle aux seuls promoteurs de logements?

Les modèles architecturaux et urbains reflètent-ils une conscience populaire, les thèses commerciales du jour, l'état d'âme des architectes?

Le libéralisme économique est assorti d'un libéralisme culturel à peine encadré par les règles et prescriptions urbanistiques d'usage. On ne peut parler de projet urbain, s'agissant de principes généraux destinés à éviter les écarts esthétiques jugés abusifs ou des anomalies de plans-masse susceptibles de nuire à l'organisation générale.

Le quartier d'après l'industrie apparaît ici comme le produit du libéralisme et de l'initiative privée. C'est l'addition d'opérations de toutes sortes qui forme le paysage.

Le maintien d'un héritage industriel, à l'exception de l'usine Leblan, réside dans la capacité visionnaire de rares promoteurs privés de faire avec ce patrimoine plutôt que d'en fabriquer un autre (Nord-Tertiaire).

A défaut de projet urbain et de planification dont les ambitions culturelles auraient pu contrarier les logiques culturelles et économiques des promoteurs, est-il interdit de penser qu'une politique s'applique à l'espace public urbain?

L'analyse du quartier montre une dévalorisation progressive des espaces gérés par la municipalité. La crise de sens du quartier, le basculement des fonctions, l'anarchie de situation du patrimoine sont évidemment déterminants dans la déqualification des espaces publics.

L'irruption d'opérations de type péri-urbain transforme certaines rues ou places en espaces interstitiels domestiques.



La destruction de l'Eglise St Vincent de Paul, remplacée par rien, prive le quartier d'un élément de centralité dont la symbolique n'est pas à démontrer.

L'insertion dans l'usine Leblan des équipements sociaux culturels de quartier prouve que l'on ne croyait pas utile d'en user pour qualifier l'espace urbain.

Il semble en fait que l'on soit incapable d'instaurer des hiérarchies internes au quartier ou de situer le quartier par rapport aux pôles urbains. On peut assimiler le secteur à une réserve foncière, à un lotissement urbain dont le tracé serait hérité de l'industrie et dont les parcelles, partiellement encombrées, seraient en attente d'un quelconque exercice de promotion et d'architecture.

L'absence de projet sur l'espace urbain, le qualifiant, l'installant dans un système hiérarchisé, dans le dispositif des fonctions urbaines, avec ses équipements sociaux-culturels, cette absence procède-t-elle d'une idéologie?

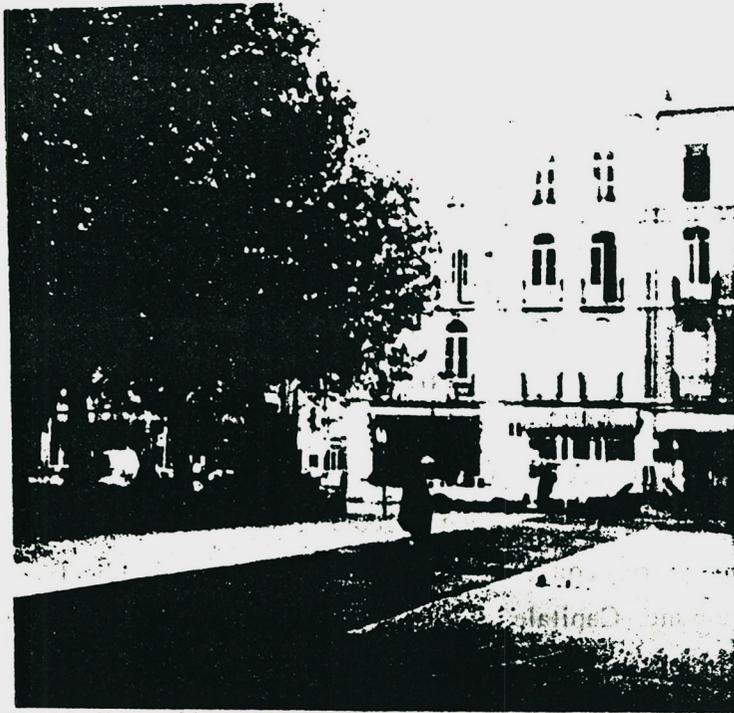
Pourquoi ne pas soumettre à l'imaginaire collectif et en particulier à celui des investisseurs, une vision positive voire avant-gardiste de la structure urbaine de Moulins et de son rôle dans le dispositif urbain?

Ne pas considérer le quartier de Moulins comme une potentialité de renversement d'image, un cadre possible d'un technopôle de type audacieux, est peut-être regrettable.

Le fait que la ville de vieille industrie française raisonne dans des logiques héritées des périodes de croissance ou à l'exemple de villes de type différent semble procéder de l'archaïsme ou du contre-sens. C'est au contraire à partir de la tradition industrielle et de ses valeurs, reconnues, en assumant son patrimoine social et culturel que cette ville peut rester ou redevenir une ville moderne.

A travers un rappel du processus de formation et de déformation du dispositif urbain à Moulins, nous nous attacherons à démontrer la perte des valeurs urbaines et la crise des modèles urbains qui l'accompagne.

L'absence de projet ou d'image ambitieuse pour la reprise en main du quartier, le laisser faire, sont-ils une chance ou une occasion manquée pour Lille?



I Politique urbaine et modèles culturels dans la reconquête du quartier industriel.

L'isolement des méthodes et des logiques d'analyse urbaine ont jusqu'alors fortement marqué la capacité réelle à appréhender les phénomènes urbains dans leur globalité.

L'approche morphologique présente l'avantage indéniable de décrire, objectivement, le processus de mutation à travers les déformations physiques du tissu urbain et de ses composants architecturaux. Ce moyen de connaissance, pour fondamental qu'il soit, ne peut prétendre, à lui seul, rendre compte des pratiques urbaines et de la manière dont l'image de la ville se constitue.

La morphologie urbaine fait preuve d'une inertie et d'une capacité d'accueil telles que l'ensemble des phénomènes n'est pas toujours perceptible à travers son analyse. L'immobilité relative de la morphologie ne prouve pas l'absence de mutation.

A l'inverse, les explications fournies face aux mutations morphologiques, souvent fonctionnalistes, laissent peu de place à d'autres explications liées aux choix culturels, à la subjectivité qui pourtant imprègne les choix et décisions économiques et politiques. Les choix urbanistiques souvent décrits comme résultant de la fatalité économique se réfèrent en fait à une morphologie et à des modèles culturels qui n'ont souvent rien à voir avec l'économique.

Ainsi, dans le cas de Moulins et à notre connaissance, aucune démarche prospective ne s'est penchée sur le quartier et n'a fait la preuve que le démantèlement du tissu industriel et de son architecture était inéluctable ou encore que le libéralisme débridé suffisait à produire une alternative convenable aux sites en dépression.



III Le faubourg industriel : une logique "spontanée".

Le faubourg industriel ne se constitue pas à partir d'une théorie partielle ou globale de la ville. On ne peut parler non plus de planification. C'est la dynamique industrielle et financière qui préside à l'élaboration puis au bourrage du tissu urbain par l'usine et ses dérivés, les infrastructures de toutes sortes, l'habitat ouvrier, patronal suivi des équipements et commerces. La rapidité du processus est comparable à l'éclosion d'une ville nouvelle, spontanée et greffée sur les lieux de production.

Cependant, ce qui est spontané ici, c'est la mutation économique; le passage de l'économie rurale à l'économie artisanale, puis industrielle, puis urbaine sur l'initiative des propriétaires fonciers qui se trouvent être, en même temps, les acteurs économiques principaux.

Il ne faut pas en déduire que la forme urbaine est anarchique et dépourvue de logique. Ce que la spontanéité du système produit, malgré ce que le faubourg industriel a de spécifique, c'est la reproduction d'un tissu urbain organisé et hiérarchisé, celui de la ville traditionnelle et historique proche. Malgré l'extrême originalité des fonctions constituantes, le poids exceptionnel de l'industrie et de ses ramifications, l'imbrication étroite, entre lieu de production, et les autres fonctions liées à l'industrie ou à la résidence, c'est une forme d'urbanisme sans originalité particulière qui s'élabore. Plus exactement, envers et contre les particularités fonctionnelles et morphologiques des éléments constituants. On retrouve un urbanisme d'îlots de rues, de places et carrefours où les édifices publics à caractère social, culturel, cultuel vont trouver leur place.

Ce qui est donc original dans ce tissu industriel, c'est son identification à la ville traditionnelle, malgré l'éclectisme des composants, et malgré certaines formes originales comme les courées, produits par le bourrage des îlots mais non susceptibles de mettre en cause la morphologie des rues, des places et leur lisibilité.

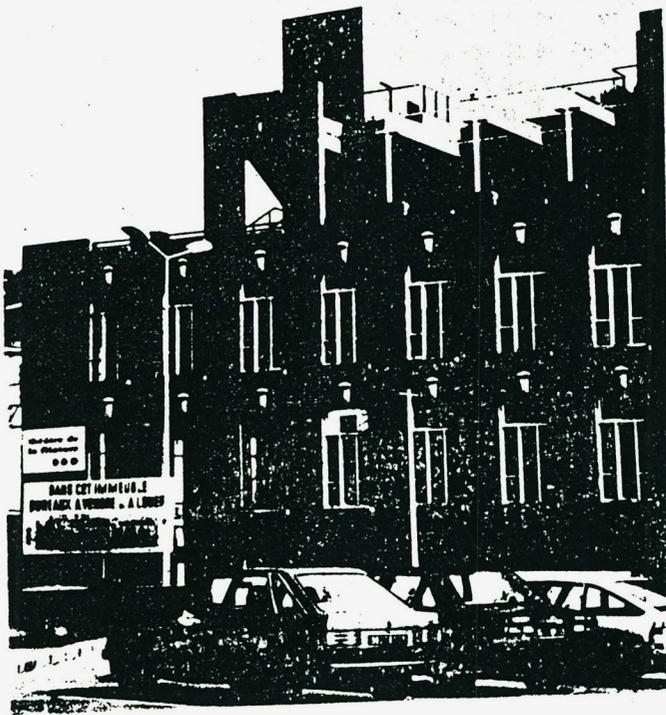
Ce qui est original également, à un autre niveau d'analyse, c'est la formation sur des bases urbaines classiques d'un paysage spécifiquement industriel. Les composants architecturaux par leur nature, leur échelle, leur fonction ont tous à voir directement ou indirectement avec l'usine et l'industrie.

Cette formation urbaine, élaborée en quelques décennies seulement à partir de morphologies architecturales inusuelles ne s'explique que par l'attachement des industriels et des promoteurs d'habitat à l'image et au modèle de la ville et des valeurs urbaines qui s'y attachent.

Les tracés de voies liés à la volonté communale de restructurer l'agglomération viennent compléter le dispositif et apporter une dimension jusqu'alors manquante. Les faubourgs industriels s'inscrivent à partir des voies urbaines ou supra-urbaines dans la ville et s'orientent d'une définition de faubourg à celle de quartier.

L'analyse du système viaire et des espaces urbains constitués fait apparaître :

1. La "banalité" ou le traditionnalisme des tracés et des types rencontrés
2. Les particularismes propres au tissu industriel : originalité des composants qui vont faire l'originalité du paysage industriel et exprimer une symbolique industrielle spécifique.



L'utopie et les fantasmes issus de la révolution industrielle ne semblent pas s'investir sur la forme et les espaces urbains et se cantonnent ici à l'expression architecturale de l'usine (et accessoirement de l'habitat patronal) objet essentiel de la représentation de ce pouvoir économique nouveau qu'est l'industrie textile.

Les espaces publics n'intègrent en général pas la monumentalité de l'usine et fonctionnent essentiellement en espaces servants les espaces publics à caractère monumental en fait sont axés, de manière traditionnelle sur l'église St Vincent (Place Déliot) et le Théâtre (Place Vanhoenacker)

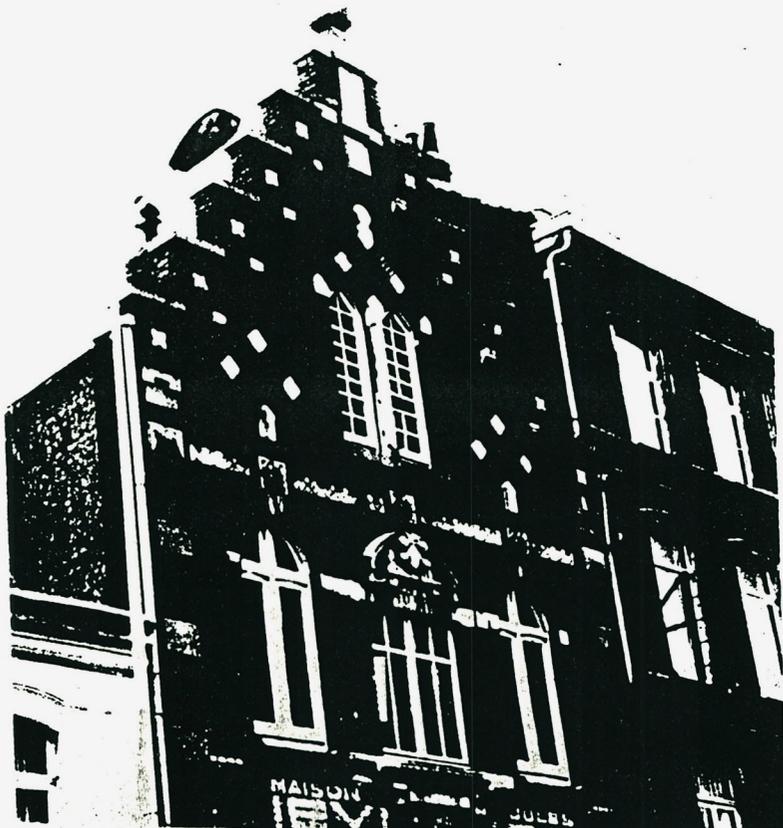


III La crise.

Une fois réalisé, le dispositif urbain, on assiste à une immobilisation formelle du quartier ce qui ne veut pas pour autant dire immobilisation fonctionnelle et sémantique. Le développement de quartiers patronaux et bourgeois, le vieillissement du patrimoine entraînent progressivement un appauvrissement sociologique des usines, ni le départ des patrons ou des cadres vers des territoires d'élection, ni la dégradation de l'habitat ouvrier ne produisent de déformation de l'espace urbain.

Il faudra attendre la crise de l'industrie pour constater les premières mutations du dispositif urbain. Le phénomène de désindustrialisation affectera à partir des années 50, les édifices. Dans l'ordre, lieu de production, habitat, commerces, équipements en terme de désaffectation fonctionnelle, morphologique et bien évidemment de perte de sens ou plus exactement de chargement négatif de l'image.

Là où la dynamique industrielle fabriquait "spontanément" de la ville, la mise en oeuvre de théories hygiénistes, modernistes, s'applique à la défaire. En effet, la destruction de l'ordre spatial préexistant ne donne pas lieu à une nouvelle urbanité. Les fragments de verdure disposés de part et d'autre des édifices apparaissent comme des lambeaux de nature, dépourvus de valeur d'usage ou de signification réelle.



Alors que l'industrie, à partir de ses composants hétérogènes s'attache à "faire de la ville", les premiers temps de la crise (milieu du 20^è S) vont s'attacher à la défaire.

Des fragments de grands ensembles puis d'ensembles fondés sur l'abolition des hiérarchies entre espace public et privé et sur une dilatation de l'espace collectif engagent sur l'espace urbain un processus morphologiquement destructurant. Le "type péri-urbain" vient s'insinuer dans la ville industrielle en remplacement d'usines désaffectées et met en cause le modèle de la ville traditionnelle élaborée par l'industrie.

On assiste à une sorte de déclassement de l'espace urbain et à une évolution globale de l'image du quartier.

Non seulement les espaces nouvellement créés et pris sur le territoire de l'industrie sont en rupture avec le système de l'îlot et des rues, mais on voit apparaître progressivement des fonctions résidentielles puis tertiaires, sans rapport avec le dispositif industriel et où le quartier apparaît comme une simple réserve foncière.

On peut parler de désenclavement fonctionnel et économique du quartier. Les opérations qui vont se réaliser jusqu'au début des années 80, plus respectueuses de la morphologie architecturale et urbaine préexistante, par réhabilitation d'usines ou reconstitution d'îlots ne parviennent pas pour autant à produire une nouvelle identité.

La destruction de l'église St Vincent vide de sens la Place Déliot. Hormis l'aménagement de la place Vanhoenacker, on cherche en vain les signes d'une politique urbaine appliquée à l'espace public. Les espaces et aménagements de jeu devant l'usine Leblanc sont plutôt destabilisants et se confrontent de manière paradoxale aux édifices et aux rues.

Le foisonnement des modèles architecturaux et urbains, d'essence contradictoire engendre de nombreuses ruptures d'échelles architecturales et parfois des ruptures dans l'organisation urbaine.

Ces dernières concernent surtout les réalisations des années 50, les réalisations les plus récentes et bien évidemment les friches d'attente qui, toutes, portent atteinte à l'exercice des hiérarchies spatiales et sociales dans l'espace urbain.

IV Le basculement du paysage.

La juxtaposition de logiques architecturales et urbaines contradictoires produit une sensation intense de désordre dont on ignore si elle est provisoire; elle est augmentée par les chantiers en cours et les friches.

L'unité absente ne provient pas, en soi, d'une trop grande diversité morphologique ou fonctionnelle qui n'a jamais été un facteur négatif pour la ville. L'unité dont nous parlons est une construction mentale et subjective qui assimile les éléments du quartier à l'intérieur d'une perception, valorisante ou non. La notion d'identité culturelle est sans doute la plus efficace pour développer la notion d'image du quartier.

La constitution de l'image de la ville post-industrielle ne repose pas sur la seule morphologie architecturale et urbaine et des signes émis par elle.

Le paysage post-industriel, comme n'importe quel autre, intègre d'autres signes de type "mobile" : mouvements humains, éléments spatiaux temporels, constitutifs à part entière de l'image. Mais il faut surtout ajouter le non-visible, de l'ordre du perçu et surtout du savoir.

La signification sociale, culturelle des mutations perçues à partir de l'espace urbain ont sans doute autant d'importance que la morphologie dans la construction de l'image.

Le caractère subjectif et difficilement mesurable de cette dimension ne doit pas empêcher d'en apprécier l'importance et d'en faire un objet de travail. Dans le cas de Moulins, les mutations de tracé et des formes urbaines sont, somme toute réduites.

Par contre, les mutations architecturales sont nombreuses.

Il semble que l'effacement des tracés de l'industrie fasse partie d'une stratégie collective, d'une culture urbaine où la récupération de l'histoire et la modernité ne fassent pas, en général, bon ménage.

L'intelligibilité du dispositif industriel est chaque jour plus difficile et l'on assiste manifestement au basculement du paysage de l'industrie.

La question qui se pose est de savoir si la "politique urbaine" pratiquée, en général, sur la base de l'effacement des traces de l'industrie pose convenablement le problème du patrimoine et de la reconstruction de la ville.

On ne saurait présenter ce libéralisme destructeur comme une fatalité puisqu'ailleurs, des politiques de recyclage sont menées avec succès.

On ne saurait uniquement accuser l'absence de planification urbaine ou d'une politique de sauvegarde qui seraient condamnées à l'échec si les acteurs économiques n'acceptaient d'en faire le jeu.

L'évolution des mentalités, à l'exemple des cultures anglo-saxonnes conditionne certainement la prise en charge de l'héritage de la ville industrielle et la récupération de ses valeurs.

L'évolution des mentalités, à l'exemple des cultures anglo-saxonnes conditionne certainement la prise en charge de l'héritage de la ville industrielle et de la récupération de ses valeurs.

Dans le cas de Moulins, le quartier est vu comme un produit économique où l'addition des initiatives privées ou para-publiques est censée assurer la réussite de l'ensemble.

Il ne semble pas que l'on se soucie outre mesure des dimensions sociales, culturelles et moins encore de la forme spatiale qui sont pourtant des composants irréductibles de la ville.

Ces divers aspects lorsqu'ils sont abordés ne le sont que fragmentairement.

Par réaction, sans doute, aux périodes antérieures où la politique urbaine s'appuyait excessivement sur la forme, elle se fonde, aujourd'hui à l'excès sur l'économique.

On procède comme par le passé par dissociation des composants et par élimination de certains d'entre eux. Les équipes en place semblent avoir quelques difficultés à gérer simultanément le néo-fonctionnalisme, l'économie libérale et la planification spatiale.

L'absence de structures susceptibles d'enrichir la pensée sur la ville industrielle, d'importer des expériences, (de proposer de nouveaux modèles tant formels que sociaux et culturels que du point de la logistique et de l'expression des groupes de pression) est patente.

"L'urgence vécue aujourd'hui par les collectivités est bien plus de capter vers leur propre territoire, souvent au détriment d'un certain type de cohérence ou d'une certaine forme de préservation du cadre de vie, un type ciblé d'activité économique dont elles perçoivent pourtant sans avoir la possibilité d'en mesurer les contours exacts, le caractère aléatoire".

L'approche par "l'image" du quartier ou de la ville présente l'avantage, d'impliquer la globalité, de gêner ou d'interdire la dissociation des paramètres, d'inclure le visible, le non visible et de parler directement aux différentes sortes de consommateurs.

En effet, les défauts de fonctionnement, les dérapages sociaux, économiques, les modèles culturels et formels projetés s'impriment fatalement dans l'image.

Le concept d'image semble donc intéressant pour ceux qui ont la responsabilité de la ville tant sur le plan analytique qu'opératoire.

1. Il évite la dissociation des éléments de tous ordres constitutifs de la ville traditionnelle.

2. Il oblige à une interrogation sur la philosophie de la ville post-industrielle.

Le problème méthodologique et instrumental majeur réside dans la difficulté à appréhender et à mesurer l'image en question selon l'échelle d'appréhension et l'ampleur de la nature des groupes culturels choisis comme cible de l'interrogation.



IV Savoir faire et savoir vivre. Question d'idéologie et de logique.

La spécificité du contexte appelle-t-elle des attitudes spécifiques?

D'une manière générale, on peut dire que le devenir du paysage post-industriel pose en premier lieu les mêmes questions culturelles et logistiques que n'importe quel autre tissu urbain.

Ici comme ailleurs on rencontre le problème du dessement de la ville et la difficulté de faire de la ville avec la ville.

Les problèmes économiques, sociaux, culturels, se posent sans doute en termes particulièrement aigus.

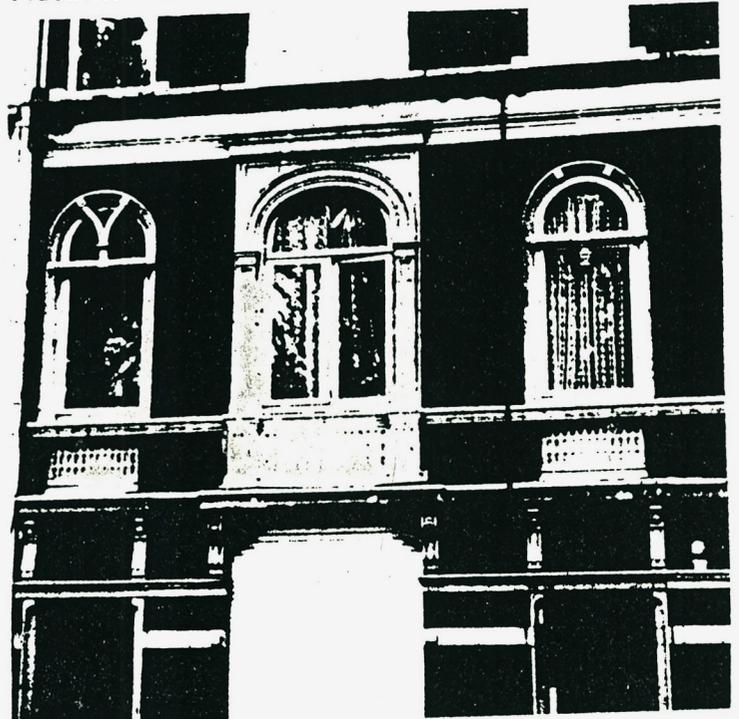
Cependant, dès lors que les dynamiques économiques sont prêtes à assurer la reconstruction ou les mutations du paysage, la question de savoir comment peut

paraître secondaire à ceux pour qui la priorité est à l'emploi et à l'implantation d'entreprises.

Cependant, les évolutions récentes montrent que l'art de la ville, la qualité du cadre et plus largement la qualité urbaine sont aujourd'hui des facteurs économiques au même titre que la qualité de desserte, la présence de gisements ou d'une main d'oeuvre qualifiée.

La pratique urbaine ne peut donc se réduire à une politique économique. Cependant le choix des modèles urbains reste large, et même à l'intérieur des orientations Européennes, de nombreuses divergences apparaissent sur la manière de reconstruire la ville.

Un des problèmes rencontrés concerne le banalisation et l'internationalisation des modèles urbains, des espaces publics en particulier, des tissus et souvent des architectures. La difficile question de l'identité des villes au sein des régions ou des pays est posée.



Le caractère international et européen des problèmes rencontrés ne conduit pas nécessairement à l'uniformité des réponses.

La prise en compte de l'identité des villes, fusse elle industrielle ou au contraire l'effacement de cette mémoire est fréquemment et abusivement évoquée en termes économiques. Il est de moins en moins sûr que la destruction ou l'aliénation du patrimoine industriel sous ses différentes formes s'impose économiquement.

De nombreuses expériences, appliquées au tissu industriel mais surtout l'histoire des villes prouvent que d'innombrables mutations économiques peuvent s'inscrire sans mutation spatiales considérables. En outre, les solutions de remplacement n'ont pas toujours les qualités escomptées et s'avèrent souvent destructurantes sur le plan social et culturel.

Le débat mérite en tout cas d'avoir lieu, et les conditions du débat d'être organisées.

Une autre question concerne dans les villes en mutation ou en crise, la dissociation des logiques de production de consommation, de conception de la ville. Et à l'intérieur de ces logiques, on peut également observer des hiatus en série qui ne sont pas précisément de l'ordre de la logique. Dans le domaine de la production de la ville, les relations entre le monde politique et économique semble ambiguës. La ville post-industrielle n'est plus celle du pouvoir industriel omnipotent et organisateur de la ville. Les collectivités locales ont un rôle, en tout cas, une responsabilité grandissante dans l'évolution de leur paysage et dans la manière dont elles gèrent spatialement les dynamiques économiques dont, souvent, elles sont à l'origine.

L'organisation spatiale et le devenir des quartiers industriels sont ils les simples résultantes d'une politique de redéveloppement économique débridée ou peut on parler de projet urbain, de plan directeur, de planification?

Les expériences de réhabilitation de friches sont plutôt le fort du privé (Nord Tertiaire) et "l'errance des références" antérieurement décrites semble le fait des hasards de la promotion immobilière. La mise en concurrence de terrains en site vierge et de terrains en sites post-industriels abondent également dans le sens d'une politique urbaine très libérale ou les pouvoirs économiques sont libérés de cadres trop contraignants par la diversité des choix offerts et par l'absence de contraintes urbanistiques strictes.

les quartiers de vieille industrie tel Moulins-Lille sont manifestement synonymes de reconquête foncière et de libre expression des dynamiques économiques. La maîtrise du foncier pour la ville n'a pas été un instrument de gestion de l'espace contrairement à ce que l'on pourrait attendre. Ces quartiers ne semblent ni destinés à la mémorisation de la ville industrielle ni à l'expérimentation d'un urbanisme innovant.

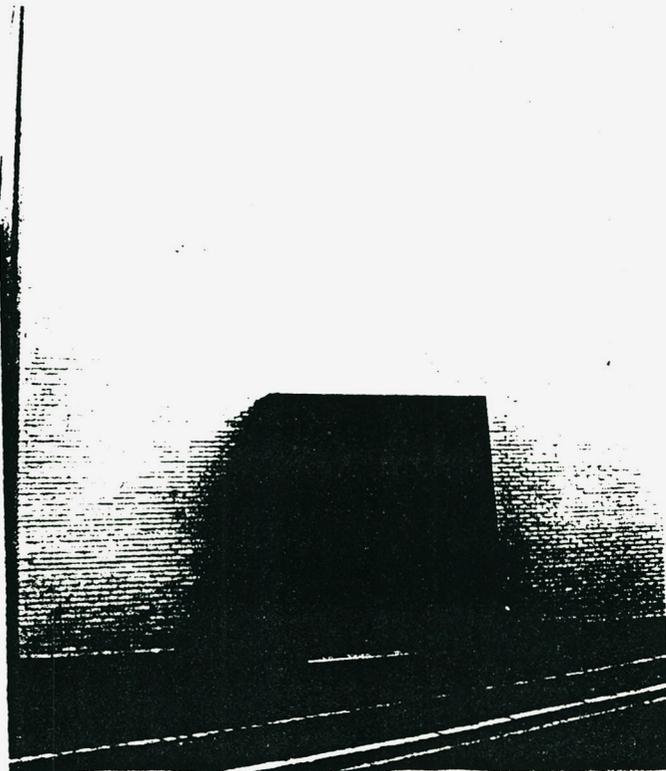
La mise en concurrence des villes sur le marché de l'implantation industrielle et des services place les municipalités devant une contradiction qui se règle souvent aux dépens de la qualité spatiale: la planification, la réglementation génèrent des cadres dissuasifs sans pour autant garantir un environnement persuasif. La libre expression des dynamiques économiques dans le quartier de Moulins et les mutations sociales qui en résultent sont certainement destabilisantes pour les populations qui ont donc quelques difficultés à se structurer une forme d'expression.

Entre les populations déplacées en raison de l'insalubrité de l'habitat, celles en passe de l'être, les populations marginales résultantes, les populations nouvelles, la modification du paysage et du tissu social ne permettent pas de constituer ou de reconstituer à court terme les moyens d'une participation des habitants à l'évolution rapide du quartier. Les thèmes militants classiques fondés sur la sauvegarde de l'existant fonctionnant particulièrement mal dans les quartiers industriels marqués par le syndrome de la crise et par l'insalubrité.

L'expérience acquise en matière de reconquête du paysage et de la ville industrielle, en particulier dans l'Europe du Nord et du Nord-Ouest ne semble pas sollicitée pour éclairer les édiles municipaux quant au devenir de leur propre patrimoine urbain.

Le débat sur la reconstruction de la ville par la ville, sur la mémoire de la ville industrielle n'est pas organisé. L'image du quartier comme enjeu économique ne semble pas non plus faire partie des acquis.

C'est plutôt fragmentairement, opération par opération, au gré des initiatives de la promotion que les concepteurs, architectes, expriment un savoir-faire éclectique dont les démonstrations additionnées créent une sorte de catalogue de modèles architecturaux à défaut de constituer un exemple urbanistique pour la reconquête de la ville industrielle.



CONCLUSION

Les expériences ponctuelles dans le quartier de Moulins ou les réalisations urbaines rencontrées dans certaines villes françaises ou étrangères montrent que le réinvestissement de l'espace et du paysage industriel par la ville moderne est possible.

Le tissu produit par l'industrie textile (à l'instar de la sidérurgie) peut être reconverti sans effacement de la trame urbaine, des espaces publics et de la majorité des édifices. Contrairement à ce qui est souvent dit le choix de faire avec cette spatialité ou de faire sans est en fait beaucoup plus culturel qu'économique.

L'idée que le retournement d'image des traces de l'industrie est impossible ou difficile est contredite par un nombre croissant de réalisations. Bien au contraire, cette capacité de retournement issue d'un consensus entre la politique, l'économique et accessoirement le social permet d'effacer le syndrome de la crise sans pour autant anéantir le passé immédiat. Il y a quelque chose de traumatisant dans la discontinuité historique, un effet médiatique négatif souvent infirmé par une reconstruction anodine. A l'inverse la reconquête d'un fragment de paysage industriel est toujours salué médiatiquement comme une victoire sur la fatalité.

à suivre....
Serge Koval