

CORPORATE
SPACE
AND
ARCHITECTURE

TERRITOIRES
ET
ARCHITECTURES
D'ENTREPRISES

30 juin 1992

LILLE

Plan Construction
et Architecture

Ministère de l'Équipement
du Logement et des Transports

Ministère de la Recherche
et de l'Espace

Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

Mairie de Lille

A.M.O. Nord Pas-de-Calais

Nord Pas-de-Calais Développement

Chambre Régionale de la F.N.P.C.

C.A.U.E. du Nord

Banque Scalbert-Dupont

Euralille

Groupe Holder

COMITE D'ORIENTATION

D.A.T.A.R. Monsieur Jean-Marie Butikofer, Délégué général, Nord Pas-de-Calais développement. - D.R.E. Monsieur Bernard Welcomme, directeur adjoint ; Monsieur Jean-Damien Guillois, chargé d'études - Conseil Régional. Monsieur Loos, chargé de mission, Direction de l'Aménagement du Territoire. - Chambre régionale de la F.N.P.C. Madame Breuvart, déléguée régionale ; Monsieur Becuwe, administrateur - Ministère de l'Équipement. Madame Ruth-Marquès, Chef de Projet Plan- Construction - Secrétariat Scientifique Monsieur Lautier, A.C.T. - C.A.U.E. du Nord et A.M.O. Nord Pas-de-Calais. Monsieur Joseph-François, directeur C.A.U.E. ; Président A.M.O. Nord Pas-de-Calais.

**LILLE : CENTRE INDUSTRIEL
EN RECONVERSION ET
NOUVEAU CARREFOUR**

La conurbation dont Lille est le centre a longtemps été un des tous premiers pôles industriels français. Plus largement, la région Nord-Pas de Calais se caractérise par l'abondance de ses villes industrielles et portuaires, mais aussi par une importante production agricole orientée aujourd'hui vers les industries agro-alimentaires. Si la région a connu alors une période difficile, on voit aujourd'hui un nouveau développement s'y construire.

Il est fondé à la fois sur les capacités propres de la région et sur une situation de carrefour entre deux axes majeurs de circulation : de Londres à la Ruhr et d'Amsterdam à Paris, situation clairement exprimée par les tracés du T.G.V. et le tunnel sous la Manche.

Le projet d'EuraLille est une expression de cette situation. Placé au cœur de la ville et sur la nouvelle gare T.G.V., il propose le sbureaux dont le développement de Lille a besoin et vise à réaliser à la fois un centre urbain et un centre d'affaires ayant pour ambition d'attirer de nouvelles structures décisionnelles. Mais le caractère pionnier du projet, qui tranche dans le contexte lillois, pose la question de son articulation au tissu économique et social de l'ensemble de la communauté urbaine.

**LILLE : the reconversion of
an industrial centre and a
new crossroads**

Lille is the centre and regional capital of a conurbation which has a long record as one of France's leading industrial areas. The Nord-Pas-de-Calais region is characterized by its numerous ports and manufacturing towns and has a high agricultural output, supplying today's food industries. The textile, mining and steel industries of Lille and its region are amongst those on which the crisis of the seventies had particularly devastating effects. But although the town and its region have witnessed difficult times in recent years, new development is taking place today.

This development is based both on the region's specific potential and on its strategic situation at the crossroad of two major european routes : - from London to the Ruhr, and from Amsterdam to Paris - situation which will be reinforced by the arrival of the high-speed train, the T.G.V. and the opening of the channel tunnel.

The EuraLille project is inspired by this situation and founded on it. The operation is situated in the center of Lille, over the new T.G.V. rail station. It comprises the office buildings which Lille's future development requires and aims to constitute a real town and business centre to attract new decision-making structures.

The innovatory characteristics of this project are striking, but raise the issue of its articulation with the economic and social fabric of the urban district as a whole.

COLLOQUE INTERNATIONAL, MARDI 30 JUIN A LILLE
Nouvel bâtiment de l'I.E.S.E.G.
3 rue de la Digue, 59800 Lille

- PROGRAMME REGION -

- Accueil - 9h30** Matinée placée sous la présidence de M. Pierre Mauroy, ancien Premier ministre, président de la Communauté Urbaine, député maire de Lille.
- Ouverture et
Présentation générale
10h00 - 10h15** M. Alain Cochoux, adjoint au maire de Lille, chargé de l'urbanisme.
M. Patrice Raulin, directeur régional de l'équipement.
- Introduction
10h15 - 10h30** M. Luc Copin, représentant le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais.
- Exposés préalables
10h30 - 11h45** Evolution de l'architecture des entreprises dans la région Nord-Pas-de-Calais XVIII^e-XX^e siècle par M. Martin Meode, architecte, historien de l'architecture et Mme Dominique Mons, géographe.
- Les atouts et les enjeux de la région : vers un futur régional
M. Jean-François Stevens, directeur du Centre d'études et de prospective de la préfecture de la Région.
- Les atouts et les enjeux de la Métropole : vers un futur métropolitain
M. Francis Ampe, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille.
- Territoires d'entreprises
11h45 - 12h30**
- Eurallille avec M. Jean-Paul Boieffo, directeur de Eurallille.
 - Villeneuve d'Ascq avec M. Philippe Motte, président de la SEDAF.
 - Roubaix avec M. Jean-Pierre Machard, directeur de la S.E.M. Eurotéléport.
- Visites de sites et repas
12h30 - 15h30**
- Siège social de la banque Scalbert-Dupont.
 - Eurallille.
 - Boulangerie Paul, groupe Holder, bâtiment industriel XIX^e siècle reconverti.
 - Parcours du Grand Boulevard et des parcs d'activités de Villeneuve d'Ascq.
- 15h30 - 17h30** Retour à l'I.E.S.E.G.
Présentation du film de l'Agence pour la promotion économique de la métropole lilloise.
- Table ronde** Quelle architecture pour les entreprises modernes ?
M. Umberto Battist, vice-président du Conseil régional.
M. Patrick Delnatte, vice-président du Conseil général.
M. Claude Diméy, président du Conseil régional de l'Ordre des architectes.
M. Luc Dejemazure, architecte.
M. Jean Huet, directeur général de la banque Scalbert-Dupont.
M. Georges Delbar, président de la Chambre régionale de la Fédération des promoteurs constructeurs.
- Conclusion** Conclusion de la journée et ouverture vers les journées du 1^{er}, 2 et 3 juillet à Paris.
- 17h30** Départ des autobus vers la gare de Lille - 17h59 : départ du TEE vers Paris Nord, arrivée 20h06.

SOMMAIRE

- page 9 Territoires et Entreprises dans le Nord-Pas-de-Calais
- histoire et actualité.
par Martin Meade et Dominique Mons.
- page 31 Cahier Photographique
par Max Lerouge.
- page 48 Architecture d'entreprises et promotion de
la région
par Delphine Noël

Dominique MONS

Docteur en géographie
Enseigne à l'Ecole d'Architecture
de LILLE et Régions Nord

Principales publications

- 1981
Caractéristiques et évolutions des
cités minières dans le Nord de la
France.
Revue des Monuments Historiques
- 1982
Architectures Familières et
Méconnues - 225 édifices de la
Métropole Lilloise.
C.A.U.E. du Nord.
- 1986
Vers un paysage post-industriel.
Revue de la Société Française des
Architectes.
- 1989
Patrimoine et Aménagement
Urbain.
Revue Historiens et Géographes.
- 1990
Guide des jardins du Nord - Pas-
de-Calais.
Hachette ed.
- 1991
Parcs et Jardins de Le Nôtre.
Encyclopédie culturelle de la
France.
Eclctis ed.
Mémoire de l'Habitat Nord - Pas-
de-Calais.
O.R.H.A. ed.

participe à de nombreux colloques
et conférences sur l'histoire et
l'actualité des territoires et de
l'architecture régionale.

Martin MEADE

Historien de l'Architecture.
Master of Art degree de l'Université
d'Edimburgh (1967).
diplômé de Fine Art (1968).
Bourse du Courtauld Institute -
Londres.
Inspecteur des Monuments
Historiques pour le département de
l'environnement à Londres de 1969
à 1980.

Depuis 1981, enseigne à l'Ecole
Spéciale d'Architecture à Paris.
Correspondant pour la France de
Architectural Review.
Organise des voyages d'études en
France et en Angleterre pour
l'I.F.A., l'A.M.O. et l'Ordre des
Architectes.

Dernières publications.
•1991
Londres - numéro spécial du
bulletin de l'I.F.A.
•1992
Rédacteur pour les guides de
l'Architecture Française.
Macula ed. (en préparation).
Catalogue raisonné des dessins du
XVIII^e siècle français de la
Collection Rotchild.
National Trust ed.

Pour l'observateur qui s'intéresse à la nouvelle donne de l'échiquier européen et qui serait un temps soit peu détaché des a priori hexagonaux (pour ne pas dire parisiens), le Nord - Pas-de-Calais à l'évidence se doit aujourd'hui de tirer la meilleure partie de sa situation géographique privilégiée. En effet région charnière du Nord - Ouest de l'Europe grâce à ses débouchés maritimes, fluviaux et terrestres et dès le Moyen Age plaque tournante flamande de la manufacture et du commerce du drap, de la toile - activités à l'origine de la floraison particulière de la morphologie urbaine régionale - ensuite par la même occasion un berceau de la révolution industrielle, alimentée par l'exploitation des bassins houillers Est et Ouest puis incitée à la fois par la hantise de la concurrence redoutable outre-manche et par l'investissement sur place d'entrepreneurs britanniques, ce n'est donc pas un hasard si le Nord - Pas-de-Calais a été depuis le XIX^e siècle un des pôles majeurs de l'industrie française. Et de se démarquer ainsi non seulement par l'ampleur et la qualité de son patrimoine bâti, toutes époques confondues, mais par le foisonnement typologique exceptionnel de ce dernier dont l'imbrication territoriale s'avère tout aussi étonnante. Ce patrimoine se répand à travers la région en villages ou bourgs qui peuvent être à la fois agricoles et manufacturiers, en centres urbains historiques ou quartiers résidentiels bourgeois entrelacés d'unités usinières, en villes industrielles et portuaires : une nébuleuse en somme dont la conurbation Lille - Roubaix - Tourcoing serait le centre. Prestigieux symboles d'antan de la puissance économique et

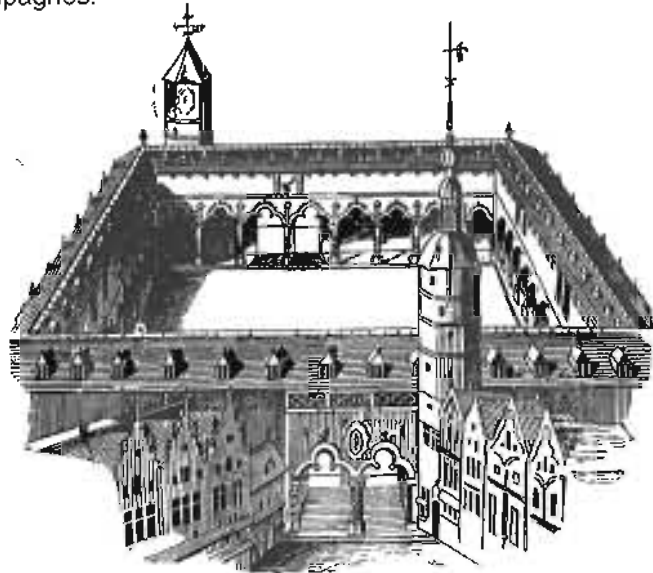
urbaine du Nord - Pas-de-Calais, les industries textiles, minières et sidérurgiques ont durement subi les retombées de la crise des années 70 ; et ceci d'autant que déjà les "30 glorieuses" ne l'avaient pas été tellement pour nombre d'entreprises dans ces secteurs ... Rationalisations et reconversions brutales ont vite eu raison de toute production routinière ou gestion sclérosée et d'ébranler une foi souvent complaisante dans un protectionnisme périmé, dans la prédominance d'une seule activité industrielle, fusse-t-elle apparemment à la pointe de son secteur (au delà des problèmes d'un Roubaix, d'un Tourcoing ... de Maubeuge, il y a des lendemains qui désenchangent d'Usinor et le port de Dunkerque ...). Quant aux charbonnages déjà en voie de dégraissage, la crise leur donnera le coup de grâce inexorable. Diversification, formation de reconversion et autres réorientations tertiaires sont venues sur le tard. Seules les entreprises les plus performantes, les plus à même de s'adapter à la conjoncture, voire de profiter des bouleversements, s'en sortent. Cet "assainissement" était sans doute inéluctable et d'aucuns diront salutaire dans l'optique de l'ouverture européenne. Cependant et comme bien d'autres anciennes régions industrielles de l'Europe confrontées aux mêmes écueils, sa transposition en termes de démarche de rénovation, de requalification du patrimoine urbain s'est longtemps réduite (à quelques exceptions près sur lesquelles nous reviendrons) au pis-aller d'un "curetage" néo-hygiéniste. Des morceaux de ville ont été ainsi éliminés pour ne laisser que des plaies béantes

qui entravent beaucoup plus qu'elles n'incitent à une relance quelconque. Et encore heureux si par friche industrielle on veut bien comprendre des ensembles délaissés certes, mais au moins toujours debout dans l'attente d'une éventuelle reconversion - reconstruction cohérente ... Néanmoins, faut-il souligner, le Nord - Pas-de-Calais n'a jamais été entièrement voué à l'industrie lourde. C'est aussi une région fertile dont l'efficacité et la prospérité agricole ont fait la réputation depuis des siècles - une des très rares régions dont le célèbre agronome anglais Arthur Young loua la pratique des cultures dans ses "Voyages en France 1787-1789". Aujourd'hui sa production agricole alimente une industrie agro - alimentaire de premier plan, elle-même développée dès le début du XIX^e siècle avec le perfectionnement des minoteries, brasseries, distilleries, sucreries et huileries de la région. D'ailleurs, malgré replis et déboires cycliques, le Nord - Pas-de-Calais a toujours su se distinguer en dehors comme autour de ses concentrations textiles, sidérurgiques et minières, par la diversité de ses entreprises, par l'esprit industriel et entreprenant de ses habitants. Ces forces vives sont de nouveau à l'oeuvre de la relance régionale. Et pourtant pour combien de français le Nord - Pas-de-Calais ne reste-t-il "terra incognita" à l'image mythique et aberrante d'une lugubre région nordique exclusivement industrielle. Foncièrement aveugle aux richesses culturelles, patrimoniales, paysagères du Nord, aux réalités même de son climat, l'héliotropisme ambiant, mâtiné de préjugés tenaces, ne voit qu'une région "répulsive",

une région d'exode, en opposition par exemple avec un Languedoc - Roussillon jugé "attractif" bien que souffrant d'un taux de chômage plus élevé ... Ce snobisme envers le Nord est un phénomène qui se reproduit exactement outre-manche vis à vis du nord "industriel" de l'Angleterre. D'ailleurs à force d'usure, ce parti pris quasi viscéral a eu ses retombées dans la mentalité des habitants de la région qui, malgré leur juste fierté, ressort et finit parfois à faire douter d'eux-même. Sortant d'une période douloureuse et de morosité, le Nord - Pas-de-Calais est aujourd'hui en train de se construire un nouveau développement à la hauteur de sa place en Europe. Il est fondé à la fois sur le patrimoine et les capacités proposés à la région et sur sa situation de carrefour stratégique entre deux axes de circulation cruciaux : Londres - Francfort - Amsterdam - Paris ; axes qu'expriment le tracé du T.G.V. et le tunnel sous la Manche et dont l'intersection même sera à son tour rehaussé par le projet d'Euralille. Ainsi par un juste retour de l'histoire, le Nord - Pas-de-Calais part à la reconquête de sa destinée européenne. Que le Nord - Pas-de-Calais soit une région de tradition industrielle, voilà qui est communément admis et atteste de son identité culturelle et paysagère. A une époque où l'image précède souvent la réalité dans la compréhension de l'espace régional, il semble nécessaire de dégager ce qui fait l'originalité réelle du territoire.

UN SEMIS DE VILLES DRAPAN- TES ET MANUFACTURIERES.

Région densément peuplée, au semis urbain très serré, facilitant l'imbrication ville - campagne, le Nord - Pas-de-Calais, zone frontalière, se rattache davantage par son histoire et son développement à l'Europe du Nord - Ouest qu'à une France provinciale. Dès le Moyen Age, dans la mouvance de Bruges et de l'économie flamande, se sont développées les villes libres, bourgeoises et drapantes où la production textile et le négoce dominaient l'économie et l'échange. Très tôt les villes se sont constituées en réseau et les axes de commercialisation fluviaux ou terrestres ont représenté les lieux irriguant la campagne et structurant un espace économique au delà des divisions politiques. Les grandes halles, les entrepôts, les places de marchés, et bientôt les bourses (la première bourse, bâtiment indépendant et symbolique, s'ouvre à Anvers en 1531) sont les points de repères essentiels du paysage urbain tandis que les maisons d'artisans - tisserands rythment l'organisation spatiale des villes et des campagnes.



La bourse d'Anvers consiste en une cour quadrangulaire de 51 mètres et demi de longueur sur 40 mètres de largeur, autour de laquelle règne un portique large de 6 mètres, à voutes surbaissées et formé de trente-huit colonnes cylindriques en pierres bleue

Très vite aussi, la production agricole a été dirigée vers les besoins de l'activité et de la consommation urbaine : pour le textile bien sûr avec la culture du lin et de plantes tinctoriales, pour l'alimentation aussi mais au delà des cultures vivrières traditionnelles : orge et houblon pour la bière, oëillette ou pavot pour l'huile ont entre autre contribué à la diffusion sur l'ensemble du territoire régional, dans les villes comme dans les villages, de lieux spécifiques de transformation pré-industrielle : moulins, brasseries, forges, ... font déjà partie du paysage traditionnel. Au XVII^e siècle, malgré la montée des nations, la consolidation des frontières politiques, et la mise en place des carapaces de fortifications autour de nombreuses villes de la région, le dynamisme industriel des villes et des campagnes ne cesse de s'accroître. Une intense activité de construction "en dur" permet la multiplication des carrières de craie, des briqueteries, des verreries. L'organisation rationnelle des routes et des canaux en relation avec les villes fortifiées sous Vauban permet une intensification des échanges et un contrôle de la production, cette fois dans une optique française.

DEUX SIECLES POUR UN TERRITOIRE INDUSTRIEL.

A l'extraction de la tourbe va succéder l'extraction du charbon après la découverte en 1732 de veines dans la région de Valenciennes. C'est alors très rapidement la transformation des modes de production et de fabrication et la mise en place d'un réseau se superposant au premier sans pour autant le supprimer. A partir de ce moment et pendant deux siècles, l'entreprise façonne le territoire. L'industrialisation marque alors son empreinte de plusieurs façons, selon les types de production et les localisations préférentielles des diverses activités. Les villes anciennement constituées sont dans de nombreux cas le support de la modernité industrielle sans qu'il y ait pour autant réflexion sur l'espace urbain hérité. Densifications démographique et morphologique sont l'apanage du nouveau libéralisme économique. Les ateliers et les usines s'insinuent dans la ville, là où l'espace est disponible, au mépris des règles élémentaires de la circulation ou de la rationalité des bâtiments : hôtels particuliers du XVII^e transformés en filatures dans le Vieux Lille, nouveaux moulins industriels en bordure des canaux de drainage, substitution d'espaces de jardins en lieux usiniers et maisons ouvrières... ce sont là des procédés courants qui, sans modifier la forme de la ville, modifient son vécu et son contenu, son image et sa réalité. Ici cependant, la tradition bourgeoise domine : les façades sont urbaines plus qu'industrielles et c'est l'intérieur des îlots qui est le plus bouleversé dans sa structure.

De nouvelles agglomérations apparaissent : les anciens bourgs

de tradition textile ne connaissant pas les limites défensives instituées par l'Ancien Régime, sont les premiers supports des grandes villes industrielles des XIX^e et XX^e siècle. Le cas de Roubaix est exemplaire à ce propos. 8.000 habitants en 1811, 120.000 en 1901 : la ville peut s'étaler sans limite et les quartiers s'organisent autour des usines, véritables monuments à la gloire du travail et de la nouvelle richesse.

Les Roubaisiens auraient certes alors aimé reprendre à leur compte la phrase prononcée en 1844 par Disraeli au sujet de Manchester : *"la plus belle ville des temps modernes, composée d'usines illuminées avec plus de fenêtres que les palais Italiens et des cheminées fumantes plus hautes que les obélisques égyptiens"*. Car ce qui domine alors l'organisation urbaine c'est bien l'usine même, au centre de toutes les convergences, de tous les réseaux, de tous les flux humains. Les nouvelles agglomérations sont alors ponctuées d'autant de Châteaux-forts industriels qu'il y a de bourgeois - conquérants, à la manière des tours italiennes du XII^e siècle qui dans les villes comme San Gimignano ou Bologne, témoignaient des pouvoirs concurrentiels des grandes familles commerçantes.

Cette grande liberté des nouvelles agglomérations est bien sûr enviée par les villes anciennes qui ont atteint leur seuil optimal de surdensification : c'est alors sous le second Empire, le dédoublement par extension réglementée, à Lille notamment avec l'agrandissement de 1858, multipliant par trois la surface de la ville intra-muros. Au delà de l'art urbain imposé par les nouveaux tracés, les grands vaisseaux industriels vont scander le paysage urbain, plus que les places et les boulevards. De même l'habitat patronal et l'habitat ouvrier, les entreprises de sous-traitance ou d'entretien, mais aussi les lieux de vie de commerce et de loisirs sont les causes spontanées d'une nouvelle conception urbaine : la ville industrielle.

Localisations.

La majorité des villes de la région, grandes ou moyennes, ont ainsi été modifiées ou sont apparues avec l'industrie. Au même titre que la ville médiévale ou la ville classique pour d'autres régions, ces villes constituent notre référence, notre identité culturelle. Mais les localisations industrielles ne sont pas réduites au phénomène urbain dense. D'autres aspects ont présidés et président encore à la diffusion et à la concentration d'activités et de main d'oeuvre.

Ainsi la présence de matières premières ou de sources d'énergie a induit la constitution d'un milieu ni rural, ni urbain, véritable nébuleuse basée sur la présence des lieux d'extraction du charbon où les réseaux de canaux, de voies ferrées, de routes organisent un territoire vaste et ponctué de grosses unités productrices et de véritables colonies de peuplement par le biais des cités ouvrières patronales et des cités jardins. La logique n'est plus celle des communes : pour preuve ces nouvelles concentrations d'habitat à cheval sur plusieurs bourgs, répondant à des impératifs de proximité du lieu de travail bien plus qu'à une volonté d'aménagement local. La logique économique et industrielle organise l'espace aux dépens des limites paroissiales et administratives et une gare d'eau, une section de route, un carrefour de voies ferrées deviennent plus structurants dans la hiérarchie régionale qu'une place de marché, une mairie, ou une église. Cette organisation très pregnante sur l'ensemble de l'ancien bassin minier du Nord - Pas-de-Calais prenant en écharpe une bonne partie des deux départements, se retrouve à une moindre échelle dans certaines vallées où l'eau joue un rôle moteur tant comme source d'énergie que comme moyen de communications : papeteries de l'Aa, métallurgie de la Sambre, de l'Escaut, de la Meuse, ...

A ces linéaires d'usines et de concentrations humaines, s'ajoutent des lieux industriels plus ponctuels localisés dans un monde rural dominant : sucreries, fabriques de chicorée, silos industriels, conserveries ... qui introduisent une monumentalité constructive dans un paysage à dominante agricole.



Vue du laminoir et de l'Abbaye d'Haumont.



Ancienne sécherie à Loon-Plage



Ancien moulin Despretz à Marquette. 1858 (démoli)



Ancienne distillerie Clayssens à Wambrechies

Ce mode d'organisation se poursuit donc pendant près de deux siècles avec des périodes plus fébriles et des accalmies, des références constructives plus ou moins stylistiques, plus ou moins fonctionnelles selon l'urgence ou les progrès techniques, selon la volonté de représentation ou de domination. La réalité du territoire est bien dominée par les entreprises mais des entreprises issues en majorité de la région même, par des hommes se formant et s'associant sur place, constituant des grandes lignées industrielles ne négligeant pas pour autant les relations avec l'extérieur et le reste de l'Europe industrielle du Nord - Ouest en particulier.

Organisations.

Qu'à l'ère de l'industrialisation, la morphologie générale du bâti urbain, péri-urbain ou alors s'essaimant en milieu rural au gré des besoins prédominants des entreprises ait eu une évolution comparable à celle d'autres régions berceaux de la révolution industrielle, ne devrait pas surprendre. On pense bien sûr aux villes industrielles de la Grande Bretagne en premier lieu, notamment à l'essor des villes textiles du nord de l'Angleterre au XIX^e siècle : les agglomérations de Bradford et Leeds, grands centres de la production lainière et, sur le versant ouest des Pennines, Manchester et ses cinq villes satellites où le roi coton règne si longtemps. Aux liens centenaires du commerce du drap entre l'Angleterre, les Flandres et l'Artois, la primauté de la révolution industrielle anglaise apportera une rivalité de taille... Mais dans le contexte immédiat de la morphologie comparative on constate les similarités basiques, communes d'ailleurs au Nord - Ouest européen, de l'habitat urbain traditionnel où prédomine le front bâti de maisons individuelles

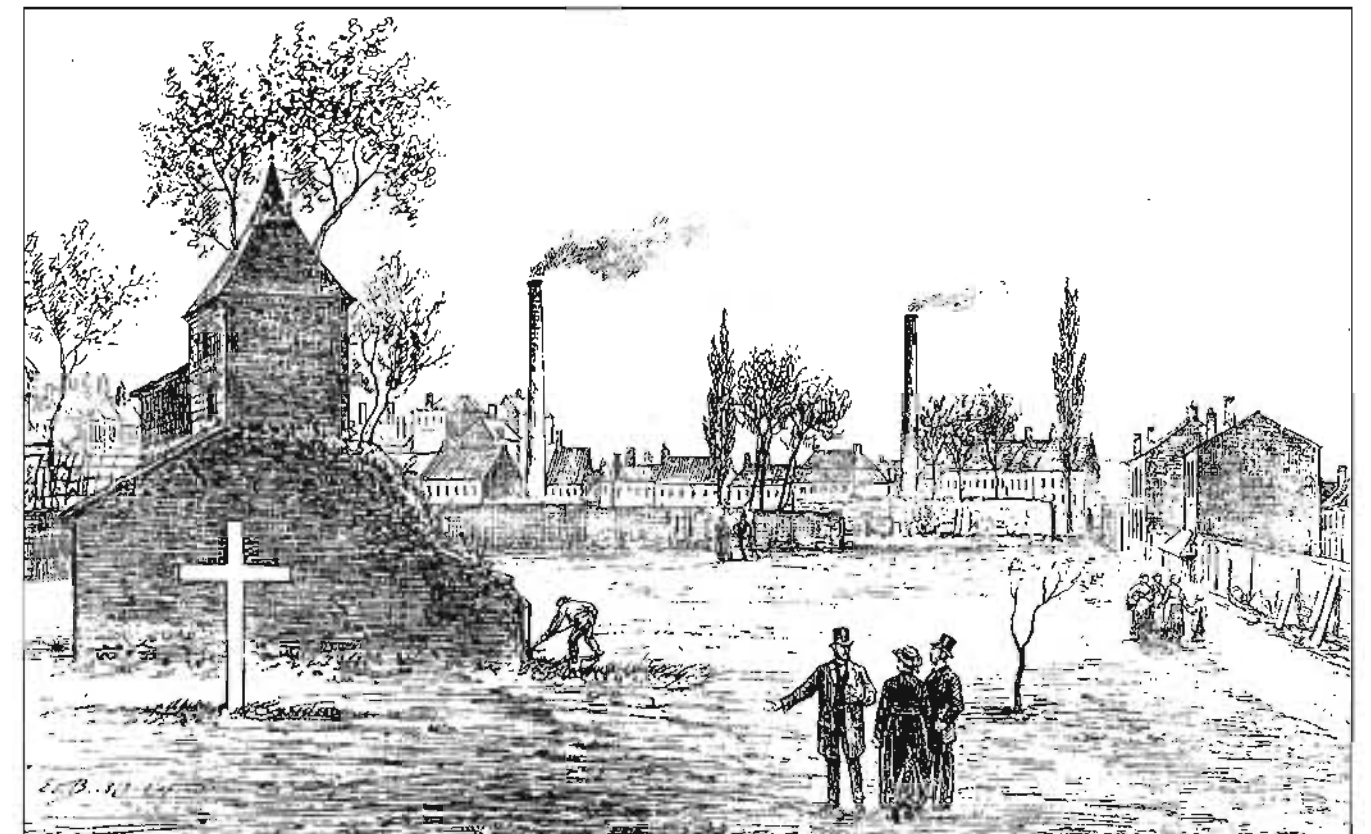
mitoyennes sur parcelles étroites et profondes qui plus est couramment construites en brique. Dans ce tissu urbain traditionnel le processus de densification, puis d'imbrication industrielle, d'expansion tentaculaire ou ponctuelle formant réseau, se déroulera outre-manche d'une façon tout à fait comparable avec l'évolution de l'environnement bâti du Nord - Pas-de-Calais à partir de la monarchie de juillet.

Ceci dit, il est tout aussi évident que l'expression architectonique, l'agencement spécifique conférés à cette morphologie évoluant sur les deux siècles passés en Nord - Pas-de-Calais aient assumé un caractère qui lui est proprement unique. Que ce soit aux débuts de l'industrialisation, (lorsque les villes sont toujours dans cette région frontalière contraintes par leurs fortifications) la cohérence, la rationalité avec laquelle les premiers usines - entrepôts de textile s'inscrivent et s'accommodent au tissu existant,

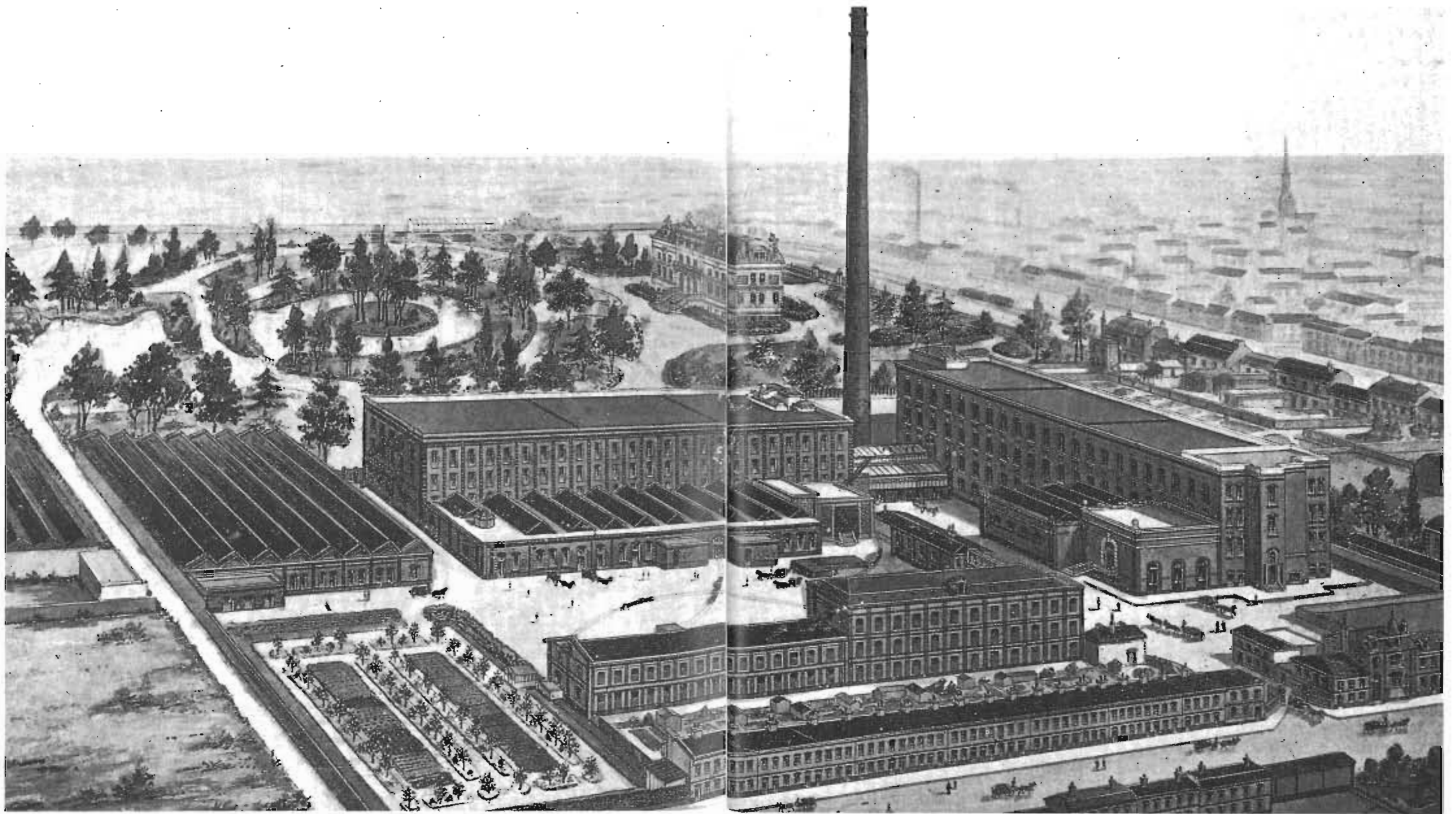
tels ceux qui subsistent encore dans l'ancien beau quartier de la fin de l'Ancien Régime à Lille, en proximité pratique alors avec ce qui fut le port de la Basse Deule (comblé pour devenir l'avenue du Peuple Belge) : le 7 de la rue Princesse daté 1834 par exemple ou le 2 de la même rue, à l'angle de la rue Maracci, construit aussi vers 1830 et complétant très dignement la perspective et le gabarit bourgeois de son îlot. Que ce soit encore à partir de la fin du second Empire lorsque suivant l'établissement du libre - échange et l'essor rapide de l'industrie et du commerce qu'il engendre, on voit apparaître des restructurations des enclaves industrielles d'une emprise plus importante, on remarque par la même occasion la volonté des entreprises de maintenir l'association cohésive et fièrement partenariste de l'hôtel de maître sur rue avec son usine et ses logements ouvriers attenants. Ce sera une caractéristique notamment de Roubaix et de Tourcoing ... mais

aussi de Calais, de Dunkerque. D'ailleurs même dans le cas où l'hôtel de maître se transforme plutôt en "manoir" ou "château" entouré de jardins, usine et logements continuent d'être déployés autour du "domaine".

Imbrication et mixité restent donc le leitmotiv remarquable de la région, soit que l'implantation de vastes établissements en engendrent eux-mêmes le phénomène, soit qu'ils investissent les centres villes au point d'assumer le statut superbe de monument quasi public, "châteaux de l'industrie" telle la célèbre filature Motte Bossut au coeur de Roubaix, reconverte aujourd'hui (elle au moins !) en téléport et Archives du Monde du Travail. Et en même temps l'amalgame d'usages, la rentabilisation du parcellaire, de se poursuivre avec autant de subtilité entreprenante derrière les façades éminemment grandes bourgeoises des avenues et boulevards urbains inspirés par des modèles haussmanniens ...



Lille : l'église Notre-Dame de la Treille en 1853 (lithographie de Boldoduc)



*Etablissements Louis Nicolle construits à Lomme de 1857 à 1904
Ses aménagements intérieurs représentaient la forme la plus moderne et la plus parfaite de la filature de lin mouillé.*

VERS UN MONDE POST-INDUSTRIEL

Mais l'industrie, émanation du territoire et façonnant son propre espace, n'est plus la règle aujourd'hui. Dès l'après seconde guerre mondiale mais surtout à partir des années 70, les intérêts d'un autre ordre président à la localisation et à l'organisation des entreprises. La résistance des industriels régionaux face à l'internationalisation de l'économie apparaît vite comme dérisoire. Un nouvel ordre s'établit, sélectionnant les lieux et les hommes au détriment souvent d'une histoire et d'une conscience régionale. Les lieux de tradition industrielle sont peu à peu privés de leur raison d'être au profit de nouvelles images surtout, mais aussi de nouvelles productions, de nouvelles concentrations. Et pourtant, jamais avant cette deuxième partie du XX^e siècle, les constructions n'ont été si nombreuses, jamais les mutations n'ont été si rapides, jamais la consommation d'espaces n'a été si intense, que ce soit pour l'habitat ou les communications. C'est donc un troisième réseau qui s'est mis en place depuis une quarantaine d'années basé sur les extensions périurbaines, les circulations rapides (autoroutes, voies rapides, T.G.V., ...) et des secteurs spécialisés.

On parle l'habitat comme on parle les activités industrielles, commerciales ou de loisirs. Monde urbain, monde rural et monde industriel ne suffisent plus comme référents à l'explication de l'organisation régionale et à chaque niveau de la division physique du territoire on suscite par de multiples stratagèmes financiers ou paysagers la venue d'activités nourricières pour éviter la crise. Les régions sont alors en situation de dépendance et n'ont

pas le rôle moteur et la faculté d'entreprendre de tant de siècles précédents.

Cette rupture dans le processus de développement économique qui fait franchir le palier du monde industriel au monde post-industriel (on n'a pas encore créé un vocabulaire distancié de la phase antérieure !) doit-elle s'accompagner pour autant d'une négation radicale des productions de l'ère industrielle ? Car cette accumulation de richesse constante pendant deux siècles s'est bien sûr concrétisée par des constructions au sens propre comme au sens figuré : construction d'une organisation du territoire, d'une dynamique de rapports sociaux, de formes structurantes de l'espace tant urbain que rural ou périurbain, d'architectures en rapport avec les fonctions et les valeurs inaugurées avec le monde de l'industrie. C'est en quelque sorte l'acquis culturel régional de deux cents ans de travail qui est en cause aujourd'hui. Comment utiliser au mieux "l'à présent du passé" ?

Il est un fait qu'en Occident, les grandes périodes de créativité succèdent aux périodes de production économique tout en utilisant les acquis des accumulations de richesse. La question se pose aujourd'hui de la reconnaissance de l'acquis culturel régional de l'ère industrielle et de l'utilisation de la mémoire dans la dynamique contemporaine. L'Europe du Nord-Ouest est dans son ensemble solidaire d'une telle réflexion et de nombreuses expériences existent d'une nouvelle dynamique économique.

Anciens et nouveaux territoires d'entreprises.

Les localisations des entreprises contemporaines prennent en

compte l'histoire du développement économique régional, consciemment ou non. En effet les réseaux d'hommes et de communication étant établis sur la quasi totalité du territoire régional, il existe un potentiel considérable de biens et de lieux à valoriser et rentabiliser. Malgré le mouvement de concentration et de spécialisation des ressources industrielles sous les "30 glorieuses" et la sélection de quelques pôles majeurs (Dunkerque, Denain ...) au détriment de la dispersion traditionnelle, malgré la grave récession qui a suivi et a frappé de front toutes les entreprises régionales à tous les niveaux de la hiérarchie, les localisations industrielles contemporaines sont autant le produit du patrimoine régional en matière d'organisation du territoire que celui des nécessités et des modes de la conception contemporaine des entreprises.

Une cartographie des implantations industrielles aujourd'hui traduit la pérennité des localisations dans le semis urbain pré industriel, dans la nébuleuse industrielle du bassin minier, sur le littoral Nord, dans et à proximité de Dunkerque en relation avec un réseau de transport dense et diversifié même s'il semble que les canaux soient quelque peu délaissés de ce côté de la frontière, en regard des politiques d'implantations Nord - Européennes. Même les industries agricoles et alimentaires se conforment à ce modèle et se situent plus que dans d'autres régions à proximité des villes ou sur les grands axes de liaison, bénéficiant ainsi des infrastructures en place.

Les modes d'organisation de ces entreprises sont elles aussi dépendantes de la conformation des sites investis.

A l'intérieur des aires géographiques précédemment citées, ces lieux de l'industrie ont varié au fil du temps en laissant des traces tangibles dans les structures urbaines. Des grosses unités de production incluses dans les villes aux zones spécialisées périphériques, il est possible de dresser une liste des modes d'intégration de l'entreprise à la ville et d'en mesurer les impacts urbanistiques et paysagers : entreprises diffuses dans le milieu urbain dense dans une architecture d'emprunt, bâtiments spécifiques noyant les quartiers, regroupements linéaires le long des axes de transit vers les villes ou constitution de boulevards industriels (à Tourcoing par exemple), zones industrielles en dehors des villes, consommant l'espace agricole péri urbain mais en relation avec les réseaux modernes de communications (le long des voies ferrées mais aussi à la sortie des autoroutes : le cas de Seclin illustre bien ce phénomène), zones d'activités et zones d'entreprises correspondant à une politique locale de développement permettant la réutilisation de lieux ou la réhabilitation de bâtiments plus anciens (dans le Bassin houiller notamment où les anciens carreaux de fosse procurent des espaces aménageables rapidement), parcs technologiques dans un cadre choisi, à proximité des villes les plus attrayantes et en rapport avec les circulations les plus contemporaines, où la promotion par l'image domine quelquefois les contingences fonctionnelles.

A la variété des localisations devraient correspondre des échelles de bâtiments, des types de plans et d'agencement à l'intérieur des parcelles usinières. La réalité est beaucoup plus



Z.I. de Seclin - Centre Européen de Cosmologie Reillon. R. Ferrar arch. 1971



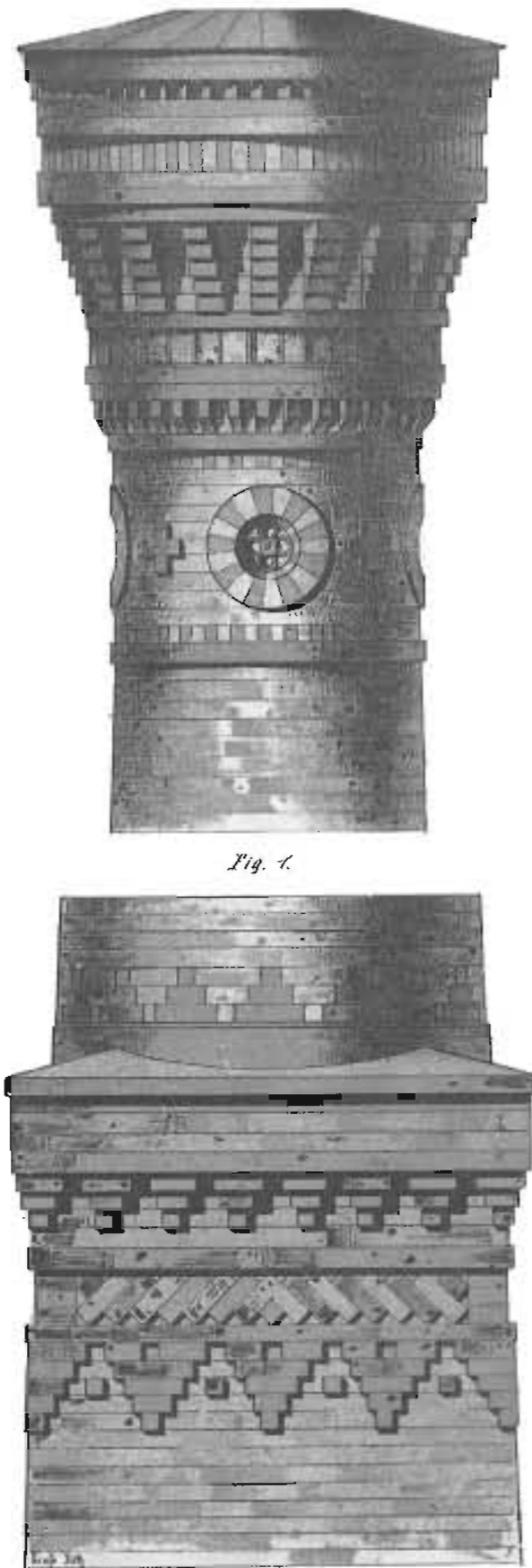
Le canal de la Delle à Haubourdin



Flandre maritime et sidérurgie sur l'eau

complexe et là encore reflète davantage l'histoire des entreprises que les discours de rationalité. Les petits ateliers en ville ont laissé la place à des opérations immobilières plus rentables, souvent à l'initiative des anciens propriétaires. Les usines bien situées dans les villes centres ont elles aussi souvent disparu au profit d'opérations de logements ou de bureaux, selon les politiques locales. Par contre, quelques entreprises se sont maintenues et modernisées sur place et quelquefois durant plus d'un siècle, créant ainsi des mondes à part en rupture d'avec le reste de l'urbanisation : la lainière de Roubaix, les usines Kuhlmann à Loos - Haubourdin, Rhône-Poulenc à La Madeleine - Marquette, Sollac à Dunkerque... Ainsi, il n'y a pas d'adéquation entre localisation et échelle des entreprises car la rationalité économique ne correspond pas forcément à la rationalité spatiale et les débats nombreux entre investisseurs et aménageurs sont toujours là pour en témoigner. Les mégastructures usinières se retrouvent en ville comme en périphérie, le long du littoral comme dans les régions internes à proximité néanmoins des voies de communication. Les petits ateliers se rencontrent dans les villes centres comme dans les bourgs ou regroupés dans des petites zones spécialisées hors du contexte urbain.

Base et chapiteau de cheminée en briques pour usine - (les constructions en briques par Louis Degen - La Revue d'Architecture - Paris 1870 - cahier VII, planche III)



UN ACQUIS CULTUREL REGIONAL

Dans une région entièrement forgée par l'entreprise, il est impossible et il serait très maladroit d'imposer un quelconque zoning qui ne correspond d'ailleurs déjà plus aux nécessités contemporaines d'aménagement car c'est le foisonnement des lieux, des types de bâtiments, des circulations de l'un à l'autre qui témoigne de l'originalité de notre territoire. Cependant la tentation a été grande ces dernières années, et en regard de la récession des activités traditionnelles, de supprimer toutes traces de l'ère industrielle. On a même pensé que la crise était due en partie au paysage mis en place par la richesse d'hier accumulée. Faire table rase d'un passé glorieux mais révolu semblait pour certains la seule solution au délicat problème de la relance économique régionale. Mais on ne dynamise pas une région en la niant et les traces accumulées par l'histoire sur le terrain sont les éléments les plus accessibles de sa culture. Certains esprits critiques l'ont compris et ont entrepris la valorisation de l'espace régional tout en sauvegardant son identité. Nous n'évoquons ici que le travail fait sur les sites et les bâtiments industriels eux-mêmes, sachant bien par ailleurs que la dénomination de région industrielle fait autant références aux systèmes d'habitat, à la structure d'échanges et de commerces, à l'insertion des éléments d'équipement et de culture. Néanmoins il faut d'abord évoquer les matériaux, les choix architecturaux typologiques et technologiques qui ont informé et conditionné de façon si

marquante la gamme très variée de l'architecture d'entreprise dans le Nord - Pas-de-Calais. Depuis au moins le XVI^e siècle, la brique a été la matière première de construction dans la région. La pierre coûteuse à l'exception des zones côtières fut traditionnellement réservée aux monuments ainsi qu'à la mise en oeuvre des rez de chaussée des maisons bourgeoises, ou les soubassements de constructions plus modestes, servant aussi pour souligner les modénatures et naturellement pour l'ornement sculpté. Mais c'est la brique régionale, devenue elle-même un produit industrialisé et perfectionné pour offrir toute une gamme polychrome avec l'option de finitions vernissées ou céramiques, qui en adéquation parfaite avec l'essor industriel fera la gloire de ses manifestations techniques jusque dans les années 1950 (il est proprement aberrant qu'aujourd'hui la brique doive être importée en Nord - Pas-de-Calais, sa production ayant été abandonnée au nom de rationalisation technocratique - industrielle). Les qualités modulaires propres à la brique sont fort savamment appareillées dans le vocabulaire néo-classique noblement dépouillé de l'ancienne Halle aux Sucres et au Blé (aujourd'hui centre P.T.T.) de 1838, Square Grimonprez à Lille, oeuvre de l'architecte Charles Benvignat. L'entrepôt de la rue Princesse à Lille se retournant sur la rue Maracci, avec sa façade en briques scandée par une arcade "aveugle" à pilastres et les tables rentrantes courant sous la corniche, annonce déjà le développement de cette même ordonnance néo-classique en adéquation rationnelle avec les besoins représentatifs et fonctionnels des entreprises.

Ce type d'ordonnance en brique connaîtra une grande fortune dans l'architecture d'entreprise de la région et pour ainsi dire ne s'estompera jamais. Economique mais parlante, elle ménage les transitions d'échelle et permet l'articulation cohérente voir l'animation aussi bien des grandes façades à baies multiples de filatures et entrepôts textiles que les vastes étendues de murs aveugles composant les ateliers de tissage, de peignage, ateliers de mécanique, de fonderie, les malteries et autres silos ou réservoirs... D'abord on voit l'application de la rationalité fonctionnaliste et utilitariste du néo-classicisme enseigné par Durand à l'Ecole Polytechnique, aux modèles eux-mêmes monumentalement rationalistes des filatures innovatrices importées d'outre-manche -

Un numéro spécial de la Revue Nord Industriel de 1966 faisait état des entreprises centenaires dans la région Nord - Pas-de-Calais. Quelques cinq cents établissements étaient ainsi présentés depuis leurs origines quelquefois lointaines (1650 pour les plus anciens d'entre eux). Il serait bien sûr intéressant de faire le bilan trente cinq ans plus tard de l'état des lieux ! Cette liste montrait la diversité des activités industrielles régionales mais aussi leur ancrage sur le territoire depuis plusieurs générations. Un regroupement de ces activités par types et pour chaque type une analyse des localisations permet de mieux comprendre l'imbrication qui existe depuis des siècles entre l'entreprise et la structuration de l'environnement régional dont nous héritons.

TYOLOGIES

- L'industrie textile.

Ce sont d'ailleurs des industriels britanniques qui installent les nouveaux types d'usines, tel le tissage de toile monté par David Dickson à Dunkerque - Coudekerque en 1834 avec ses maisons modèles d'ouvriers associées, ou dans les années 1850 le grand peignage du célèbre Bradfordien Isaac Holden à Croix.

La filature Ireland Frères à Houplines au Nord d'Armentières doit remonter aussi au Second Empire, voire à la fin de la Monarchie de Juillet. Son emprise s'étale le long de la rue Victor Hugo et sur une profondeur considérable au coeur du bourg - faubourg industriel qui s'est sans doute développé avec l'installation de la filature. Un statut représentatif particulier est accordé ici au portail ouvert dans un pavillon à étage surmonté d'un fronton et qui plus est, réalisé en pierre de taille. Son architecture volontairement "noble" le distingue hiérarchiquement de son aile de bureaux en brique, pour autant soigneusement appareillée avec fenêtres en architrave répondant à celles du pavillon. Derrière le portail et son aile se trouve ce qui aurait pu être la maison de maître, bien proportionnée, en brique mais sans aucune fioriture. Les ateliers déployés en allées sur le reste du terrain se signalent par le soin porté à l'articulation de l'alignement serré de pignons en dent de scie percés d'oculi, chaque pignon exprimant un shed éclairant l'atelier. Au moins en ce qui concerne les rangées d'ateliers proches de l'entrée de la filature, ces sheds pourraient bien être un exemple précoce de ce système d'éclairage zénithal



La filature Ireland Frères à Houplines.



industriel qui apparaît en Grande-Bretagne vers la fin des années 1840.

Ireland Frères marque en quelque sorte la transformation qui s'opère dans l'industrie textile à partir du second Empire.

L'essor du marché libre-échangiste et l'introduction généralisée de la machine à vapeur horizontale (à un cylindre, puis compound - tandem ou expansion multiple) vont à la fois inciter et permettre une croissance d'échelle dramatique des unités de production tout comme la liberté énergétique d'implantation - phénomène alimenté à son tour par le développement parallèle des houillères, de la sidérurgie, des briqueteries industrielles, des réseaux de chemins de fer et canaux dans le Nord - Pas-de-Calais. Fort de leur nouveaux moyens et infrastructures les entreprises textiles de la région peuvent enfin relever le défi de la concurrence anglo-saxonne.

Cet élan de confiance en soi et son produit, les entreprises manifestent alors la volonté de l'exprimer en rehaussant la valeur représentative de leurs bâtiments, à en conférer leur image de marque. Dans la "chaîne" du néo-classicisme industriel, réalisé en brique, viendront se tramer au cours des décennies 1870-80-90 les signes stylistiques particuliers de l'époque et de la région... Quelques références au rationalisme académique apparaissent mais beaucoup plus logiquement, au rationalisme structurel avec son usage de la brique polychrome ; nous pensons à l'influence de la Chocolaterie Meunier à Noisiel de Jules Saulnier et à l'exposition universelle de 1878 ainsi qu'à l'oeuvre de Joseph Bouvard ; soulignons toutefois le fait que dans les filatures et tissages du

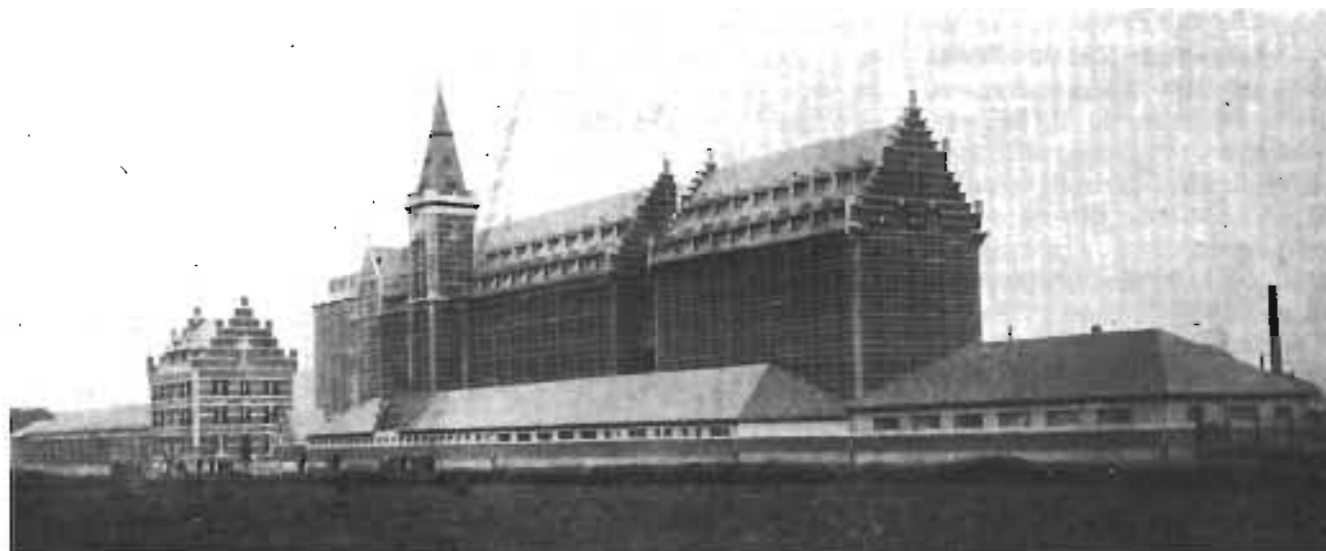
Nord - Pas-de-Calais, comme en Grande Bretagne, le fer ne s'emploie pas en façade (pour des problèmes de vibrations et de déformation en cas d'incendie) étant réservé aux colonnes et progressivement aux poutres contenant les planchers, eux-mêmes en fin de siècle posés sur des voûtains en brique ... Cependant ce sera l'éclectisme et la mutation du pittoresque en véritable style régionaliste puisant dans la riche veine du patrimoine flamand Médiéval et Renaissance, que les architectes locaux sauront admirablement mettre au service de l'image de l'entreprise. Le vaisseau monumental de la filature de coton Motte-Bossut et Cie, Boulevard du Maréchal Leclerc (Gambetta) à Roubaix est sans aucun doute le plus connu. Construite en plusieurs campagnes, de 1853 à 1922, c'est à partir des années 1860 que l'ensemble, dominé par le vaste bâtiment de 6 étages sur la rue des Tuileries avec sa puissante tour d'escalier et surtout sa grandiose cheminée triomphante, assume pleinement son caractère de "château" de l'industrie. Néanmoins, si les citations spécifiques de l'architecture militaire médiévale - les créneaux, les mâchicoulis courant sous la corniche - sont les plus pittoresquement "parlantes", on trouve dans les détails des fenêtres arquées, solitaires ou groupées un triplé et un quadruplé des références italianisantes, alors que l'ordonnance des pilastres en pierre de Lezennes quant à lui retravaille le thème établi du néo-classicisme usinier. Par ailleurs, sur la façade épousant la courbe du Boulevard Leclerc ("l'ancien canal de Roubaix est comblé par la suite) un vocabulaire consciemment régionaliste est manifeste dans l'écrêtement expressif composé par l'alignement de pignons à

gradins.

L'usine Motte-Bossut est sans doute remarquable par la qualité, la superbe avec laquelle la filature assume alors son urbanité, son droit à "pignon sur rue" ... Mais combien d'autres usines textiles de la région manifestent elles aussi cette prouesse architecturale et urbaine. Si des architectes "savants" tel Emile Vandenberghe (à signaler notamment pour la maîtrise avec laquelle il ordonne une synthèse des courants rationalistes et éclectiques dans l'ancienne filature Mahieu de 1881 à Armentières) ou un Charles Batteur (brillant maître d'oeuvre des Ecoles de Médecine à Lille) ont sans doute eu une influence, il reste que l'architecture d'entreprise (toutes typologies confondues) qui connaît une telle floraison à cette époque, est essentiellement de cabinets d'architectes locaux qui ont su développer une spécificité professionnelle, véritable école en adéquation parfaite avec les attentes et les aspirations de leurs clients. Une école qui, on a l'impression, a pu aussi se servir de ses commandes industrielles pour expérimenter et faire évoluer des démarches applicables à des projets publics et résidentiels ... que l'on prenne un aménagement aussi pittoresquement réussi d'un ensemble, un morceau de ville - village textile que le tissage Motte de 1875 à Leers, la dignité monumentalement urbaine du "quartier" Filature Le Blan à Lille, le boulevard industriel à Tourcoing, Delebart-Mallet hérissant des tours et châteaux d'eau/"châteaux forts" au tournant du siècle, boulevard Sadi-Carnot à Loos ... l'emprise majestueuse de 1898-1906 rue Jean Jaurès à Lille, de l'ancienne filature "Le Fil au Louis d'Or" et devenu "Lille-Tertiaire", reconverti admirablement en usage mixte de



Filature Mahieu à Armentières. Emile Vandenbergh, arch. 1881



Aux portes de Lille, l'usine de Marquette de "La Meunerie Lilloise" a été mise en route dans le courant du mois de juin 1923.

bureaux et logements grâce à l'infatigable David Avital... Toutes ces réalisations déploient avec économie polychromie et grandeur, leur fonction et leur valeur représentative, leur rôle coordinateur dans la forme urbaine. Mais filatures comme moulins et minoteries peuvent marquer autant des sites plus isolés. A ce titre les Grands Moulins de Paris à Marquette déploient monumentalement la continuité régionaliste et s'imposent au carrefour des canaux. D'ailleurs lorsque souvent on trouve des typologies industrielles regroupées, formant quartier, tel à Tourcoing la filature et les entrepôts Pollet rue de Bradford associés avec la huilerie et les Moulins Dumortier rue de Rotterdam, le dialogue formel à l'intérieur de la cohérence urbaine et infrastructurelle est tout aussi marquant, et les Huileries Dumortier de se distinguer non seulement par la note personnelle des créneaux, mais par le fait que la "tour-silo" est réalisée en béton. C'est François Hennebique qui réalisera la filature Barrois à Lille en 1902, détruite depuis, mais qui fit date dans l'histoire de l'architecture industrielle, le modèle étant repris mondialement.

- Les brasseries

La première entreprise citée, datant de 1650, est une brasserie. La bière, boisson traditionnelle des pays nordiques, est aussi le véhicule d'un savoir-faire d'une culture régionale et de la pérennité d'une production qui ne fait que s'accroître. Jusqu'à l'heure actuelle, les bâtiments de fabrication sont des éléments architecturaux repérables dans la masse des constructions : Il reste dans nos campagnes de nombreuses petites brasseries qui ont d'ailleurs connu un regain ces dernières années face à la demande de bières de qualité par la clientèle. Les constructions les plus anciennes s'apparentent à de grosses fermes, reprenant ainsi les éléments d'une architecture vernaculaire, très ancrée dans le terroir. La brasserie des trois Monts à Saint Sylvestre - Cappel en Flandre, la brasserie Duyck à Jenlain dans le Valenciennois, se fondent dans le milieu rural et nombre d'anciennes brasseries de village sont devenues, sans trop de modifications, des fermes ou des entrepôts (entrepôts de boissons souvent !). Seule la touraille ou séchoir à malt permet d'authentifier l'édifice. Quand le brasseur cesse d'être fermier pour devenir négociant, la brasserie change d'aspect - la maison de notable et son jardin joutent le lieu de production plus technique, ressemblant davantage par ses matériaux et sa mise en oeuvre à un atelier industriel qu'à un bâtiment agricole : briques et fonte, hauts murs aveugles sur rue, vastes portes cochères, bureaux et stockages modifient la relation au paysage agricole et signalent éventuellement la présence d'une activité qui n'est plus ni rurale, ni urbaine. La brasserie Lambelin à Templeuve est si caractéristique de cette

évolution qu'on pense peut être en faire un musée de la bière. Par ailleurs, l'entreprise fonctionne toujours, sur des terrains contigus, en société de livraison de boissons. Il reste dans nos villes de nombreuses brasseries insérées en milieu urbain. Selon leur importance, les échelles des bâtiments diffèrent, ainsi que l'organisation sur la parcelle et le décor sur l'espace urbain. Rue d'Arras à Lille, dans le quartier de Moulins, l'ancienne brasserie Vandamme édifée au milieu du XIX^e siècle s'est développée et agrandie sur place selon les possibilités d'une parcelle urbaine irrégulière. Sur la rue principale, un grand pignon d'inspiration flamande marque l'ancienne salle des cuves de brassage et l'entrée cochère est surmontée de locaux d'habitations peu identifiables dans le linéaire de la rue. Par contre, nous retrouvons sur la rue du Petit Thouard, d'importance moindre que la rue d'Arras, le corps même de la brasserie avec les germeoirs et la touraille inscrivant leurs bâtiments de brique selon la forme irrégulière de la parcelle urbaine. Les anciennes écuries et les communs sont construits en pierre de Lezennes et signalent l'origine rurale de l'entreprise. L'ensemble très hétérogène mais riche de possibilités sur le plan urbain est aujourd'hui transformé en lieu de stockage et de commerce malheureusement sans aucune mise en valeur. La fin du XIX^e siècle voit la rationalisation de l'industrie brassicole. De même que les usines textiles de la même époque, les brasseries vont occuper des îlots entiers dans les villes ou se développent à l'extérieur sur les axes de transit menant aux centres afin de pouvoir accroître sans entrave leurs bâtiments de production et

de stockage. Ainsi cette ancienne brasserie - malterie boulevard Victor Hugo à Lille incluant dans un quadrilatère de brique la maison de maître, la cour centrale de distribution, les étages de germeoirs, la touraille et les salles de brassages. Seule l'échelle des percements de façade permet ici de distinguer une brasserie d'une filature tant les similitudes sont grandes dans la mise en oeuvre architecturale de l'usine. L'aspect monumental extérieur n'est pas contredit par les vastes plateaux à l'intérieur du bâtiment ni par le double niveau de caves à arcades de brique et de poteaux en fonte servant de soubassement au bâtiment. Il s'agit bien là aussi d'un château fort de l'industrie méconnu. Ainsi les brasseries La Semeuse à Hellemmes ou Pelforth à Mons en Baroeul qui elles ont pu se développer et s'étendre jusqu'à la période actuelle en modernisant leurs installations, en devenant de plus en plus techniques, de moins en moins urbaines. La proximité des voies ferrées ou d'une voirie nouvelle a permis l'expansion commerciale et donc l'extension des bâtiments qui moins typés, moins urbains, ressemblent davantage à une machinerie en plein air à l'image des usines chimiques contemporaines. Certaines cependant comprennent la nécessité de sauvegarder une image architecturale forte et maintiennent les générations de bâtiments comme signe de leur dynamisme comme la brasserie Saaz Enfants de Gayant à Douai, et de nombreuses autres usines prises entre nécessité et désir de promotion. Mais l'exemple le plus spectaculaire par sa longévité et par l'intérêt de son architecture reste les anciennes brasseries - malteries Motte-Cordonnier à Armentières, aujourd'hui passées au groupe multi-national "Interbrew".

"Les maisons et héritage à usance de brasserie, avec les huisines et officines et servantes, gisantes en la ville et eschevinage d'Armentières à front de la rue d'Erquinghem et tenant par derrière la rivière du Lys" existaient déjà en 1650 (Cf. Nord Industriel - Juin 1966 p. 96). D'héritage en héritage, la brasserie s'agrandit sur place jusqu'à sa destruction pendant la guerre de 1914 - 1918. La reconstruction est entreprise non loin du site premier, à proximité du réseau ferroviaire et navigable, en 1922 sous la direction d'un "architecte - industriel" de Tourcoing, Monsieur Forest. Celui-ci, auteur de nombreuses réalisations usinières dans le Nord, choisit le style régionaliste qui a fait ses preuves depuis la fin de siècle dernier dans les usines textiles : brique et béton en alternance rappellent les constructions traditionnelles de rouge-barre de la

région Lilloise tandis que la tour centrale de la composition abritant le château d'eau reprend l'image de l'usine - château tant diffusée dans l'industrie textile dès 1870. Cependant la décoration intérieure toute de carrelage et de mosaïque évoque une modernité certaine en accord avec l'Art Déco. Malgré l'extension et la modernisation de la brasserie, la multiplication des lieux de mise en bouteille et de stockage, l'usine a su conserver une identité très forte et sa silhouette dans le paysage est un point de repère d'une certaine image régionale, plus forte que nostalgique.

- Les industries du verre.

Autre branche traditionnelle de l'industrie régionale, la production du verre s'est développée dans le Nord - Pas-de-Calais depuis le début du XVIII^e siècle. Très active

dans l'Est du département, à Fourmies, à Fresnes, à Aniche, elle a précédé le mouvement d'extraction du bassin houiller et a organisé un premier territoire industriel là où s'est développé le grand essor lié au charbon. Du musée du verre à Sars Poteries, à la cristallerie - verrerie d'Arques près de Saint Omer, de l'activité quasi artisanale à la production de masse, du bâtiment intégré à la domination industrielle d'un territoire et de son aménagement conditionné par l'entreprise, la verrerie reste, par les hasards de l'histoire, un secteur industriel diffusant une image du Nord - Pas-de-Calais à travers le monde : des verroteries acheminées dans les colonies américaines au XVIII^e siècle aux livraisons d'Arcopal aujourd'hui au Japon, la verrerie reste le miroir du dynamisme régionale, bien au delà de l'architecture de ses bâtiments.

- Sidérurgie métallurgie et chimie

L'extraction minière dès la fin du XVIII^e siècle à l'Est du département du nord, au milieu du XIX^e siècle à l'ouest et dans le Pas de Calais, entraîne la transformation complète de l'organisation territoriale et la concentration d'entreprises utilisant le charbon soit comme matière première soit comme source d'énergie. Deux secteurs sont particulièrement dynamisés par la proximité du bassin minier : la métallurgie et la chimie. De la forge d'abbaye à Sollac - Dunkerque, deux siècles d'industrialisation vers la production de masse ont changé du tout au tout l'échelle et la disposition des lieux usiniers.

Dès la fin du XVIII^e siècle, les forges accompagnant les demeures aristocratiques ou les ensembles conventuels, à l'orée des bois, se signalent par une architecture savante néo-classique distinctes du vernaculaire des campagnes. Au début du XIX^e siècle, la concentration des lieux de production textile entraîne la multiplication des ateliers métallurgiques et mécaniques à proximité des usines afin de les fournir en machines outils. Certains quartiers de villes industrielles se constituent autant d'usines textiles que d'usines de production de matériel : fabrication de pompes de machines à vapeur, de robinetterie industrielle, de peignes et broches pour les métiers textiles, mais aussi matériel roulant. Ces bâtiments gardent plus longtemps que d'autres une référence à l'architecture civile quoiqu'utilisant les matériaux nouveaux, briques et poutrelles métalliques, mais l'échelle des bâtiments de plus en plus

considérable les obligent plus rapidement à quitter la ville et à s'installer dans des lieux plus rationnels pour leur production, dans la nébuleuse du Bassin houiller en particulier.

L'entreprise de Fives-Cail est un bon exemple de ces unités métallurgiques vouées à une extension et à un rayonnement bien au delà des frontières régionales en un peu plus d'un siècle. "Il est peut être amusant de noter que le nom d'une localité de la banlieue de Lille, Fives, figure sur des locomotives en Mandchourie, sur des moulins à canne à Cuba, sur des fours à ciment en U.R.S.S., sur des ponts roulants en Colombie, sur des turbines à vapeur en Thaïlande" ... (Cf. Nord Industriel 1966 p. 186). D'une société créée vers 1860 pour les seuls besoins de l'industrie textile, sort quelques années plus tard et avec la fusion avec les établissements Cail à Denain une des plus importantes entreprises métallurgiques françaises jusque dans les années 1970. A Fives et Hellemmes dans les faubourgs Est de Lille ou s'installent les ateliers, la présence des cités ouvrières modèles et des maisons patronales et d'ingénieurs marquent encore l'organisation urbaine par la présence de jardins et de parcs et d'un habitat qui a suivi de près l'évolution du confort et des rythmes urbains.

A Denain, porche d'entrée et mur d'enceinte en brique monumentalisent, s'il en était encore besoin, le périmètre usinier faisant face au secteur réservé à Usinor.

Mais c'est l'installation d'Usinor à Denain au début du siècle, à proximité immédiate du charbon, et en relation avec la gare d'eau et la voie ferrée qui marque véritablement le coup d'envoi de la grande industrie sidérurgique.

Nous assistons alors à un doublement de la ville dans l'espace, dans l'organisation et dans les institutions. Dans l'entre deux guerres, l'architecte Cordonnier en composant la Grand'Place réunissant les bureaux, la salle des fêtes, les écoles, l'église et les logements des ingénieurs, a contribué à la diffusion d'une image valorisante de l'entreprise en expansion et dont les locaux eux-mêmes devenaient de plus en plus anonymes en rapport avec les nouvelles nécessités des techniques de production. De l'atelier fermé aux ponts roulants entre les hauts fourneaux, véritables sculptures dans l'espace, le rôle de l'architecture est devenu marginal et c'est à l'aménageur et au paysagiste qu'il faut alors se référer, comme architectes d'espace et non de bâtiments. Ce saut a d'ailleurs été franchi dans l'unité de Dunkerque dès les années 60 : entre la Grande Digue de mer et la ville nouvelle de Grande Synthe, le territoire est plus que jamais contraint par l'entreprise, pour le meilleur et pour le pire. (A Dunkerque, les installations industrielles occupent plus de 10 fois la surface de l'ancienne ville fortifiée).

La période contemporaine cependant voit le retour en force de l'architecture d'entreprise, symbole du renouveau des activités et de la distanciation entre la forme et la fonction de production, garant finalement des forces de créativité de l'architecte : l'usine Aluminium Dunkerque, répond aujourd'hui à l'usine Thomson de Valenciennes où après une éclipse de quelques dizaines d'années, l'architecture au sens noble du terme, reprend ses droits.

L'industrie chimique trouve elle aussi son origine régionale au

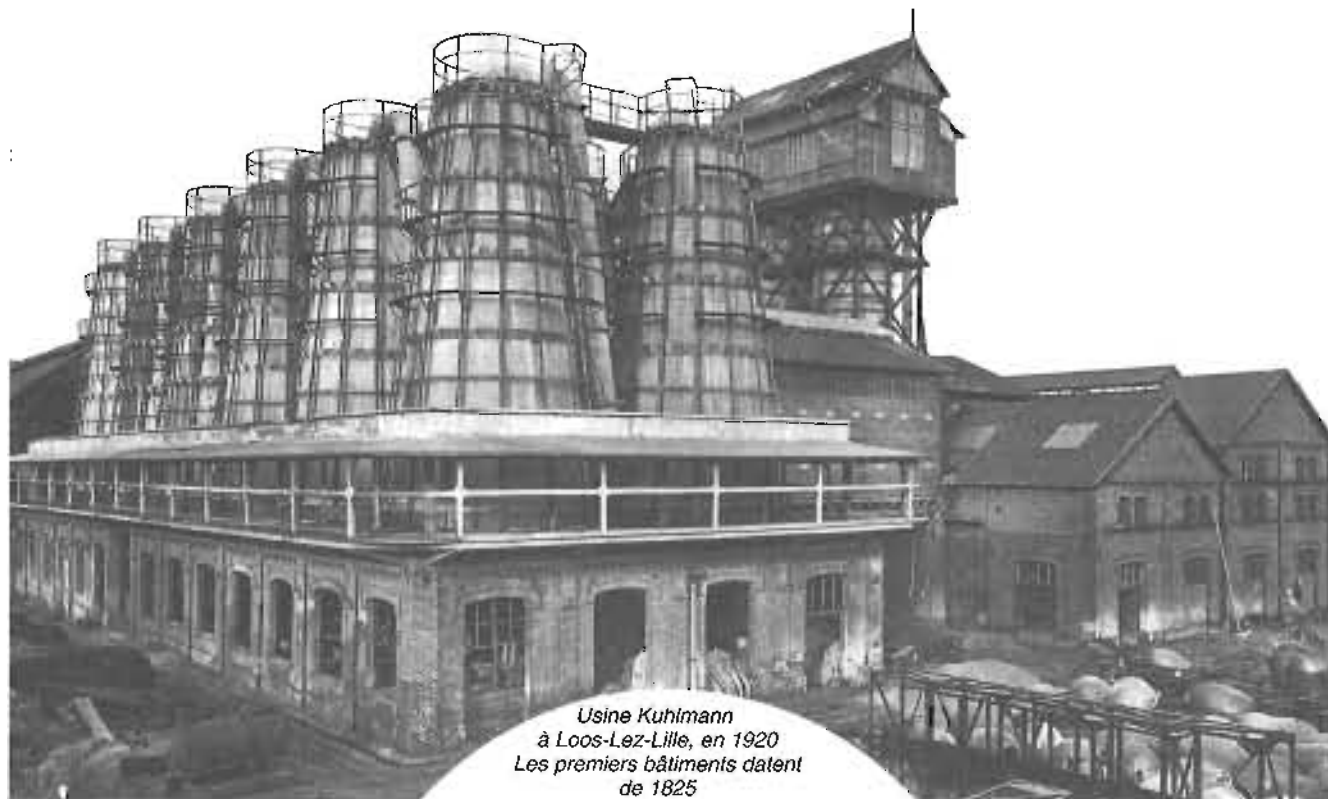


Brasserie Molte-Cordonnier à Armentières. M. Forest arch. 1925

XVIII^e siècle avec le développement des productions traditionnelles des verreries et savonneries. Dès le XIX^e siècle, les besoins accrus dans le textile et la métallurgie orientent la recherche et la production chimiques : ainsi l'acide sulfurique nécessaire à la préparation des matières tinctoriales, l'acide chlorhydrique et nitrique pour le traitement des métaux. Frédéric Kuhlmann fonde en 1825 à Loos la première installation de synthèse de l'acide sulfurique. En 1834, il utilise l'acide chlorhydrique résiduaire pour faire des superphosphates par attaque des os. Ainsi sa production est autant en relation avec le milieu industriel urbain qu'avec le domaine agricole. Une deuxième usine s'ouvre à La Madeleine en 1847 puis une troisième au début du siècle à Wattrelos. C'est donc un véritable empire de l'industrie chimique qui se développe jusqu'à aujourd'hui, changeant plusieurs fois de gestionnaire pendant la période actuelle.

Véritables villes dans la ville, ces unités de production sont maintenant incluses complètement dans l'agglomération urbaine mais en bordure de canal, peut-être trop loin des voies de communication rapide, avec de nouvelles contraintes de dégagement des abords construits pour raison de sécurité. Aux bâtiments néo-classiques construits au XIX^e siècle, ont succédé des unités ouvertes directement sur l'extérieur, présentant ainsi au regard tous les rouages techniques. C'est la même évolution des procédés et des matériaux que l'on rencontre en sidérurgie, mais aussi à tout ce qui touche les énergies liées à l'électricité et au pétrole. Plus que des constructions fermées, ce sont des objets architecturaux et

sculpturaux qui ponctuent de leur masse le paysage et incitent à une réflexion sur la modernité, au même titre que les hauts fourneaux, les raffineries de pétrole, les centrales électriques... La carbochimie a cependant laissé un splendide bâtiment à Vendin le Vieil où l'on fabrique Huiles, Goudrons et Dérivés et l'ex bassin minier est encore ponctué des signes d'une industrie qui se reconvertit et se réorganise peu à peu : ainsi les grandes cheminées de l'usine d'ammoniaque de Mazingarbe incluses dans le magnifique parc paysager créé par un directeur de compagnie de mines en 1900 et aujourd'hui jardin public. C'est là encore un signe de l'imbrication totale entre le paysage de l'entreprise et le territoire vécu par la population.



Usine Kuhlmann
à Loos-Lez-Lille, en 1920
Les premiers bâtiments datent
de 1825

VIVE LES DEFRICHEURS.

Encore heureux si ce patrimoine de l'architecture d'entreprise du Nord - Pas-de-Calais, d'une importance internationale, recevait le respect, la mise en valeur qui lui est due et qu'il mérite d'autant qu'il retient encore le potentiel d'une réhabilitation - restructuration qui donne autant d'occasion à une architecture contemporaine de montrer toutes ses qualités et savoir faire en travaillant et inventant avec l'existant.

Le travail sur l'existant peut s'envisager de plusieurs manières selon les acteurs en charge d'une valorisation dynamique. Il ne s'agit pas de sauvegarder à tout prix les bâtiments mais bien de guider les modes de substitution ou d'adaptation des lieux et des constructions, en alternative à une nouvelle consommation d'espace. Si le Nord Pas-de-Calais est célèbre pour l'étendue et la variété de ses friches industrielles, il l'est aussi pour ses nombreuses expériences de mutations. Il y a bien sûr le travail de l'Inventaire et les opérations de classement des architectures et des lieux les plus significatifs de l'ère industrielle. L'archéologie industrielle est une science maintenant reconnue et a permis la sauvegarde sinon des bâtiments, au moins de leur mémoire par documents d'archives interposés et entreposés. Le musée de la Mine de Lewarde, l'Ecomusée de Fourmies et ses ramifications régionales, les Archives du Monde du Travail dans l'usine classée Motte-Bossut à Roubaix en sont quelques témoins d'importance.

Il reste qu'au delà d'un travail intellectuel qui a valeur d'exemple et de sensibilisation (nous citerons ici le travail sur "Les

Châteaux de l'Industrie" qui a eu tant d'incidence sur notre façon de voir et de revoir la période industrielle), les expérimentations d'investisseurs, promoteurs ou industriels restent les plus probantes pour la diffusion de ce modèle de travail sur l'histoire, malgré quelques aléas économiques à court-terme.

Rendons ici hommage à la Société Nord Tertiaire et à son initiateur David Avital, esprit généreux et utopiste qui nous a révélé tout l'intérêt de l'architecture des filatures du début du siècle.

Aux sociétés de H.L.M. qui ont pris le risque de promouvoir un esprit nouveau en transformant les usines en logements.

A la Société d'Economie Mixte du Versant Nord - Est qui, contre toutes les idées reçues, propose la réaffectation de sites et de bâtiments avec un souci constant de valorisation de l'environnement.

A la ville de Béthune qui a su préserver un patrimoine architectural monumental, en l'occurrence, une rotonde des chemins de fer.

Aux différents promoteurs de bureaux ou d'entreprises qui ont compris la nécessité de s'insérer dans la trame urbaine héritée de l'industrie et qui ponctuent de ce fait leurs parcs d'activités de références régionales tout en introduisant une architecture nouvelle.

Aux industriels qui ont su utiliser au mieux les locaux pré existants et qui par ce fait contribuent à la sauvegarde des plus beaux fleurons de l'architecture industrielle, même s'il ne s'agit bien souvent que d'une utilisation en entrepôts (La Redoute, Les Trois Suisses, La Blanche Porte ...), ou d'une adaptation que permet la structure existante (imprimeries à Tourcoing)..

Toutes ces actions, volontaires ou quelquefois subies contribuent à éviter le traumatisme de la rupture entre deux modes d'organisation de la société, à valoriser une période charnière de notre civilisation. Tous les yeux sont rivés aujourd'hui sur le projet Euralille. Les talents de O.M.A. et ses architectes collaborateurs, pourraient être en complémentarité stimulante employée à redorer le blason de ce patrimoine - ceci d'autant que le patrimoine devrait être conçu comme un atout de taille attirant l'investisseur dans Euralille, à s'intéresser, à bénéficier de l'environnement urbain remarquable où il se place - de nouveau aujourd'hui renouant avec son rôle historique de plaque tournante de l'Europe du Nord - Ouest.

De même que la ville peut se définir comme de "l'histoire solidifiée", de même le territoire ne peut exister sans une stratigraphie d'événements et de constructions, d'adaptations et de substitutions nécessitant le regard et la compréhension de la période antérieure, essentiels à la conception d'une modernité.

Max LEROUGE

Photographe à la Communauté Urbaine de LILLE.

né en 1959 à LILLE domicilié 11 rue du vert Ballot à ENGLOS - 59320 HAUBOURDIN.

EXPOSITIONS

1979

Maison des jeunes et de la culture d' Haubourdin.

1980

Exposition art et artisanat, Wattignies
Exposition artisanale de La Couture (Pas-de-Calais)

1981

Centre culturel d' Haubourdin

1989 et 1990

Exposition des artistes des WEPPEES
Exposition "La nuit" dans le cadre du printemps culturel valenciennois et du Centre Régional de la photographie.

1992

Exposition collective à la Mairie de Lille

PRIX

Avril 1986

1^{er} Prix noiret blanc au concours organisé par le centre culturel d'Hazebrouck sur le thème "La Flandre en Hiver"

Juin 1986

2^{eme} Prix de la Bourse de la vocation photographique à Dunkerque en juin 1986 (sujet traité : ascenseur à bateaux des Fontinettes.)

Juin 1990

1^{er} Prix du Centre Régional de la Photographie dans le cadre du concours "La nuit".

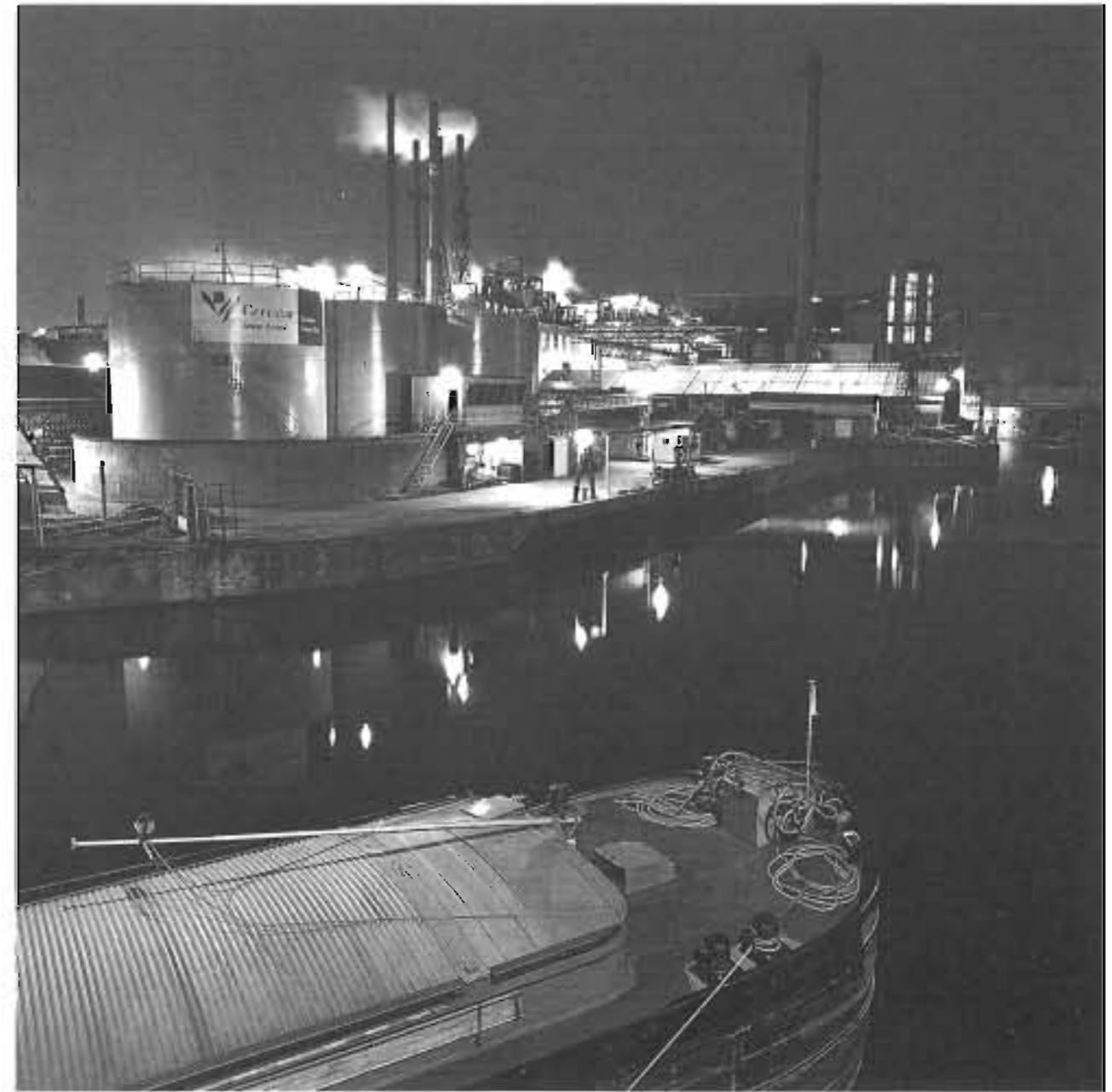
Haubourdin, la nuit. avril 1990

A deux pas des habitations endormies, les cheminées crachent inlassablement leurs fumées, symbole de l'intense activité qui règne en ces lieux.

Le jour, ces hauts murs, ces embranchements ferroviaires, ces câbles aériens, marquent tant la ville de leur rude empreinte, que les habitants ne les voient plus.

Mais la nuit métamorphose le paysage. Dans la pénombre, les cheminées jaillissent comme des flambeaux, les fumées se transforment en lumières et illuminent la ville. La rivière forme un miroir qui amplifie et sublime les formes fantasmagoriques qui s'y reflètent.

Dans le silence de la nuit, bat le cœur des machines qui donne au spectacle une dimension saisissante.

*Haubourdin, la nuit*

La Deûle



Haubourdin, la nuit
Rue Léon Gambetta



Haubourdin, la nuit
Pont-levis, Rue du Général Mesny



Haubourdin, la nuit
Résidence du centre



Haubourdin, la nuit
Rue Gabriel Péri



Haubourdin, la nuit
Rue du Parc



Haubourdin, la nuit
Rue Gabriel Péri

Site T.G.V. - Euralllle

... restituer les émotions ressenties devant ce gigantesque bouleversement : de ce chaos, de ces déplacements de matières inconcevables, naîtra demain un quartier nouveau, porteur de tous les espoirs. Et l'on ne sait trop s'il faut davantage s'étonner de ces prouesses techniques qui se déroulent là, sous nos yeux, où le sol se creuse et rebondit comme par le jeu d'un magicien, ou de ce que le magicien placera demain en ces lieux qui seront à la fois le témoin de l'aboutissement technique d'une époque : le T.G.V., du développement tertiaire d'une métropole, et de la concrétisation du formidable espoir de cette fin de siècle avec l'ouverture des frontières dont ce nouveau quartier est le gage.

En attendant, jour après jour, les paysages se transforment de façon fulgurante. Le passé, le présent, l'avenir, s'entremêlent. Les terrains vagues, abandonnés depuis une génération à la voiture, livrent leurs secrets, pour le bonheur des archéologues. De nouvelles voies de communication s'enchevêtrent, l'avenir se dessine ...

Le photographe, seul, peut saisir pour la postérité ces instants uniques en fixant sur la pellicule ces images successives d'une transformation aussi inimaginable qu'espérée.



Site gare T.G.V.

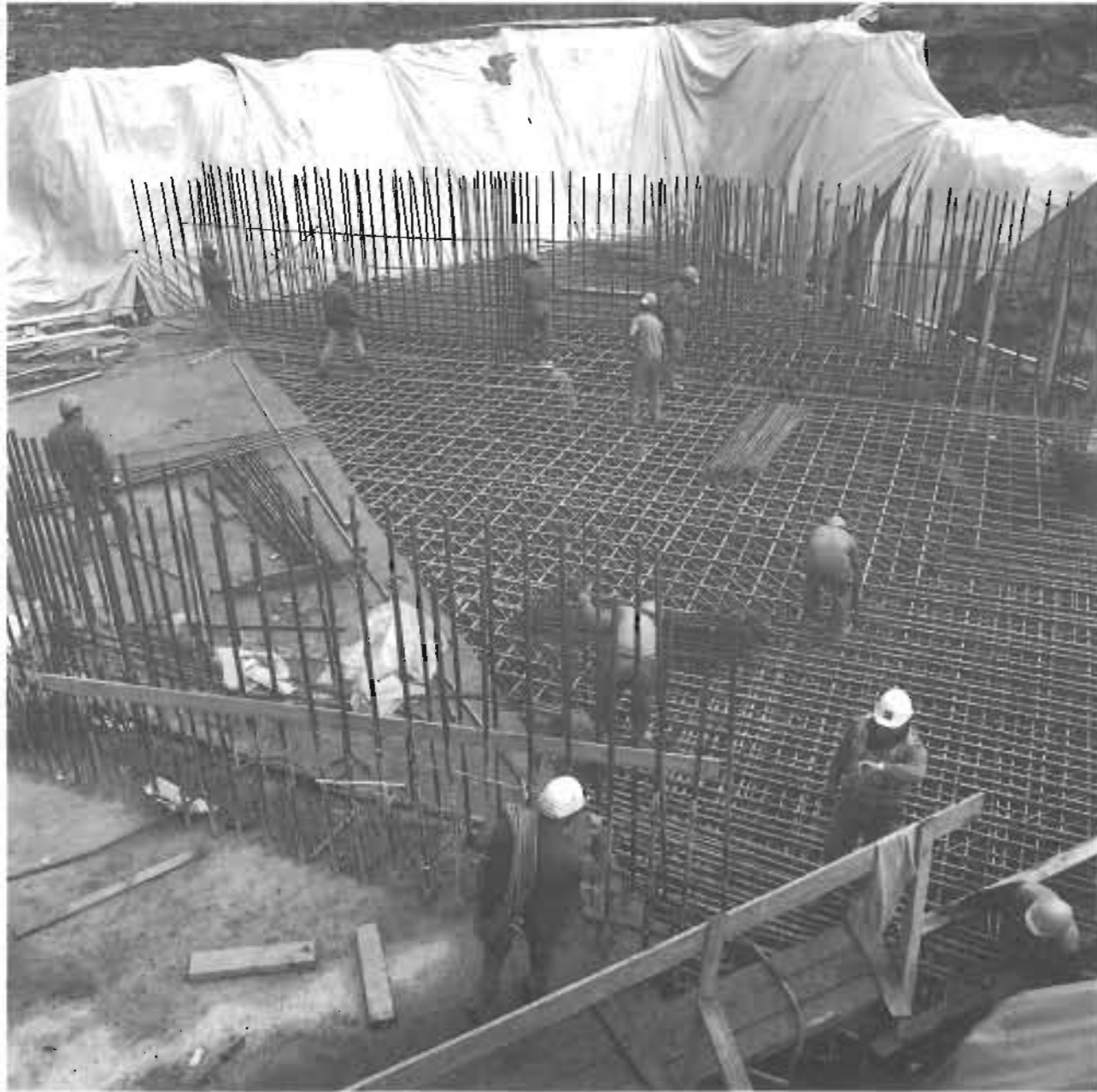
Ouverture, Avril 1991



Site gare T.G.V.
Traces, Mai 1992



Site gare T.G.V.
Traces, Juin 1991



Site gare T.G.V.
Armature, Juin 1991



Site gare T.G.V.
Gare T .G.V. Juin 1991



Site gare T.G.V.
Gare Europe, Mai 1992



Site gare T.G.V.
Voies, Mai 1992

- A.M.O. D.A.T.A.R. -

L'ETUDE

L'Association Architecture et Maîtres d'Ouvrage (A.M.O.) a pour but de développer chez les maîtres d'ouvrage et notamment chez les maîtres d'ouvrages des constructions publiques et des lieux de travail, le sens de leurs responsabilités économiques, sociales et culturelles dans l'acte de bâtir. La promotion de la qualité architecturale et partant du cadre de vie, constitue ainsi la vocation majeure de l'association. Par des actions d'information, de sensibilisation et de formation, l'A.M.O. entend créer des lieux de rencontre et d'échange entre les maîtres d'ouvrage, les architectes et tous ceux qui participent à l'acte de construire. Des clubs régionaux bien implantés, peuvent apporter un concours significatifs au service du développement régional.

La DATAR a exprimé son intérêt pour le développement de ces clubs et il est apparu intéressant d'analyser au niveau du Club Régional Nord Pas-de-Calais :

- d'une part le lien entre la nature et la qualité urbanistique et architecturale de ces projets et les conditions de mobilisation des acteurs économiques,

- d'autre-part l'impact de ces projets pour le développement, l'image et la promotion de la Région.

PREAMBULE

Le Nord bouge, mais le Nord ne sait pas se vendre ! L'enjeu économique du Nord serait-il aussi un enjeu d'image ? Il faut briser l'image négative du Nord à travers une politique cohérente. Quels moyens pour cette finalité ? Grands projets d'architecture et d'urbanisme ? Quel est l'impact de tels projets sur la mobilisation des acteurs locaux ? ... Dans quelle mesure peut-on considérer ces projets comme vecteurs de communication au service de la région ? Comment s'articulent l'architecture des entreprises et la promotion de la région ?

Telles sont les interrogations qui ont été posées aux acteurs de projets, (entre juin et septembre 1991) projet d'une entreprise ou projet de territoires d'entreprises, projets de financement public, d'économie mixte ou de financements privés, des rives du Bassin de la Sambre à l'embouchure du Tunnel sous la Manche en passant par Euralille et le triangle des gares.

Cette étude est issue de leur propos, découpés et rassemblés afin de permettre au lecteur une approche des réflexions et mutations qui s'élaborent du côté de la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. Evidemment, le cadre restreint de cette étude ne saurait prétendre à être une analyse scientifique. Elle ne fait qu'aborder des points de vues, émettre des hypothèses, souligner quelques réflexions, mettre en lumière quelques orientations privilégiées. Nous laissons à la sagacité du lecteur le soin et le plaisir de tirer les conclusions qui lui sembleront opportunes.

Dans le texte de l'étude, les parties en italiques correspondent à des citations choisies dans les interviews.

DE LA QUALITE

Tout d'abord définir ce que peut être un projet de qualité : certes ces projets existent et sont moteurs de dynamisme régional... mais d'où leur vient leur qualité ? Quels critères déterminants ont été pris en compte dans l'histoire du projet pour annoncer ou supposer qu'il s'agit d'une opération qui laissera sa marque dans le territoire régional ?

Puis considérer leur cohérence dans le paysage architectural régional : sauront-ils, à travers l'exemplarité de leur définition, véhiculer une image d'une évolution architecturale dans la région ? Seront-ils les symboles d'une qualité architecturale vécue non comme un luxe mais comme une nécessité ?

Si l'histoire réserve une réponse positive à ces questions, on peut alors imaginer que ces projets pourront servir la région à la fois comme moteur de développement économique et comme vecteur de communication institutionnelle au service d'une image qui a bien besoin d'autres images.

I - COMMENT DEFINIR UN PROJET DE QUALITE ?

Que les choses soient claires : la qualité architecturale ne se définit pas avec la même précision mathématique qu'un ratio de rentabilité financière ou une élasticité prix. L'architecture est un art. Aussi étrange que cela puisse paraître parfois, aussi paradoxal que puisse être alors son rattachement au Ministère de l'Equipement, l'architecture est faite par des artistes.

Où trouver donc des critères qui puissent être les plus objectifs possibles pour "juger" d'une architecture ? L'architecture puise-t-elle sa qualité dans la valeur intrinsèque de sa construction ou dans la compétence reconnue, même si parfois contestée, de son concepteur ?

Pourtant si l'on retient que l'architecture est un art, il suffit alors de dire que, comme tous les arts, elle fait l'objet de courants et que tout cela n'est qu'une histoire de perception...

Le critique littéraire a bien des critères pour juger de la qualité d'une prose - critères qui ne dépendent en aucune manière du courant auquel appartient l'œuvre. Mais où se trouve la critique architecturale ?

La question reste donc bien là, plus vraie que jamais. Elle est d'autant plus cruciale qu'un bâtiment ne se cache pas comme une mauvaise toile dans les profonds placards des musées. L'architecture est là, présente partout, "elle est toujours la première chose qu'on voit en arrivant dans une ville."

Alors, entre être et paraître, l'architecture se pose toujours la question de son génie. Parfois, par excès d'urbanité elle se plaît à

s'oublier devant le génie du lieu. Art parmi les arts, l'architecture est le plus regardé... mais sans doute aussi le moins vu et le moins considéré par trop de présence absente. Ainsi l'architecture est là, tellement là partout qu'elle en devient provocation lorsqu'elle cherche à récupérer sa vocation première : celle d'être un art...

A travers les réponses à nos interviews, on peut citer trois préoccupations majeures qui apparaissent dans le discours et le regard des acteurs : l'aspect immédiat, le rapport à l'existant et le confort.

"On s'extasie beaucoup plus sur le gigantisme des choses que sur la qualité elle-même. La qualité architecturale, c'est aussi créer une ambiance, une chaleur, qu'on ne soit pas agressé par l'architecture. Alors qu'aujourd'hui, c'est plutôt le contraire : il faut choquer".

La mode actuelle qui touche l'architecture et qui, la considérant comme un objet de communication, lui demande d'exprimer l'esprit d'une génération la conduit à la superficialité et à la désuétude rapide ce qui, par nature, est contradictoire avec le principe de pérennité de l'objet bâti. Par leur aspect dépourvu de mystères les bâtiments d'aujourd'hui ont-ils perdu toute la sensibilité et l'âme que l'on prêtait aux constructions d'autrefois ?

L'architecture aujourd'hui s'oriente vers des formes géométriques parfaites, sans âme".

" la qualité d'un projet urbain, c'est son rapport à l'existant. Un bon projet urbain doit apporter une dynamique, stimuler les acteurs de la vie économique, urbaine, culturelle... Mais il doit faire cela dans le sens d'un renforcement des sites, ce qui

est "permanent" et appartient à la longue durée."

"Il y a deux qualités architecturales : il y a la façade et il y a le reste... On vend l'extérieur à des étrangers. L'idéal, c'est un beau paquet avec de beaux logements à l'intérieur. Mais s'il faut faire des choix, je penche d'abord pour ce qui est dedans".

Un bâtiment est fait pour être vécu et non seulement photographié. Il faut que l'enveloppe soit belle et l'intérieur confortable, fonctionnel pour parler comme les architectes modernes.

L'usage doit être satisfait, pour le plaisir journalier et ordinaire de ses occupants.



Collège d'Armentières (en construction) et filature XIX^e siècle - Lesur et Martin-Garin Arch.



Motte Bossut - Archives du Monde du travail, A. Sarfati arch. 1986 - 1992

II - QUELS CRITERES ?

Nos interlocuteurs ont avancés deux façons de considérer un bâtiment : y voir l'expression d'un effort d'innovation dans la conception de l'espace et/ou constater l'expression d'une avancée de technologie, de la prouesse parfois.

Si l'architecture n'est plus alors seulement un art mais aussi "du bâtiment", les critères définissant une construction de qualité sont alors différents, quoique complémentaires et sans aucun doute non exhaustifs. Un bâtiment de qualité passe par des matériaux de qualité, une finition de qualité... par la qualité de la "matière", là où il y a eu qualité de la pensée.

Ainsi sans vouloir essayer de classer par ordre d'importance ces critères, on peut citer pêle-mêle ce qui a été évoqué en ordre dispersé :

- La qualité et la profondeur de la réflexion sur le programme.

Une construction part sur de bonnes bases de réussite si elle s'appuie sur un programme où les "bonnes" questions ont été posées. Ainsi lors de la réflexion sur le programme de réhabilitation des berges de la Scarpe à Douai, l'une des questions clés était-elle : faut-il mettre en valeur les berges de la rivière ou les façades des maisons qui la bordent ? Dans un projet, en particulier s'il est une réflexion de réhabilitation d'un quartier, hiérarchiser les problèmes est le plus gros du travail. Quelles sont les priorités ? Lors de la mise en forme du schéma directeur d'urbanisme sur le quartier Moulins-Belfort à Lille, la priorité était de rendre possible les évolutions futures du quartier, de ne pas figer le

territoire. Sur ce même projet, une des priorités est également la diversification, tant au niveau de l'activité économique future qu'au niveau de la population.

- L'insertion dans le site

Que le bâtiment soit situé en plein centre ville ou qu'il se construise dans un immense parc, comme les bâtiments d'IBM ou d'Auchan, l'objet bâti doit s'intégrer dans le site. L'axiome énoncé, la satisfaction du projet à cette vérité laconique reconnue comme universelle reste une affaire de critique.

- Le coût de la construction

D'aucuns semblent penser qu'il représente une contrainte pour l'architecte, qui, l'obligeant à "rester sage", le réduit dans sa capacité créatrice et donc qualitative.

D'autres, au contraire, considèrent l'intégration de cette contrainte financière comme une preuve supplémentaire de la qualité de l'architecte qui sait exprimer son génie créateur malgré un obstacle on ne peut plus terre-à-terre, tout en reconnaissant la nécessité de financements suffisants : "Il faut intégrer dès le départ la notion d'équilibre financier des opérations. Un beau projet risque de devenir médiocre si on ne dispose pas des moyens suffisants pour le mener à terme".

Il semble de toute façon évident que, dépourvu de toute contrainte de coût, l'architecte - artiste et technicien - ne puisse dessiner un bâtiment puisqu'il manque à son édifice la pierre qui lui permet de se déterminer dans ses choix techniques. Le coût est donc un des éléments essentiels et nécessaires du programme, même s'il n'est pas à proprement parler un critère de construction de qualité.

- Evolution, symbole

Nos interlocuteurs précisent également leur intérêt à voir un projet considéré comme participant à l'évolution de l'architecture ou de l'urbanisme, tout comme ils soulignent leur attachement à l'identification de l'entreprise. "Je crois que chaque entreprise veut faire passer un message (...). Le groupe Auchan cherche plutôt à valoriser la tradition tandis qu'I.B.M. à une architecture plus moderne, plus internationale (...) Ce que voulait Auchan, c'était, je pense, le bien être et l'implication des salariés, l'optimisation du travail et pas du tout une architecture de médiatisation".

Un bâtiment fait évoluer l'architecture dès lors qu'il prend en compte l'évolution des comportements. Ainsi il produit une architecture "nouvelle" puisque partant de comportements "nouveaux" : "Ce qui est intéressant dans ce bâtiment, c'est que l'architecte n'a pas hésité à montrer que ses interventions sont contemporaines, qu'il y a un nouvel usage donc qu'il y a des ajouts". D'autre part, l'évolution peut aussi apparaître dans l'utilisation optimisée de certains matériaux ou techniques. Ainsi la mutation des typologies d'édifices rejoint, au tableau d'honneur de la qualité architecturale, les recherches patientes et obstinées de mise en œuvre des matériaux et de techniques de construction, même si beaucoup avouent rester sur leur faim : "Ce serait intéressant qu'il y ait une recherche architecturale qui allie modernisme et tradition du Nord dans les matériaux, les caractéristiques du bâtiment. Il faudrait trouver un compromis entre les deux".

III - CHOISIR UN ARCHITECTE

Dans la mesure où, la plupart du temps, pour ces projets que l'on veut significatifs, un concours à lieu, le choix de l'architecte dépend au départ essentiellement de la qualité de l'esquisse ou avant-projet sommaire proposé. Toutefois, le fait de faire appel à des architectes locaux ou, au contraire, à des architectes de renommée nationale, voire internationale, traduit une éventuelle volonté de médiatisation du projet. "Ces bâtiments peuvent avoir un renom si ce sont de grands noms de la profession qui les construisent. Pourtant, on n'a pas besoin de stars pour faire de belles choses ! Pour que ce soit médiatisé par contre...".

En effet, si on considère l'actuelle mode médiatique qui touche l'architecture comme une quasi-certitude, le "meilleur" moyen de mettre en avant un bâtiment est de le faire à travers le nom de son concepteur. Pourtant cette manière d'agir présente en elle-même une double contradiction : d'une part la notoriété d'un architecte, fut-elle "internationale", ne dépasse guère le petit monde de l'architecture, et d'autre part, en créant ainsi une surestimation artificielle de l'objet bâti, on déstabilise le marché de l'immobilier qui représente le véhicule du marché de l'architecture. "La notoriété des architectes ne sort pas du monde des architectes. Il est important que ce soit de bons architectes. Ce qui est important, c'est la compétence et non la notoriété. Il y a de mauvais architectes connus ! C'est à la mode actuellement de faire la promotion à travers un architecte. Ça facilite les effets de mode. C'est presque un retour à l'aca-

démisme. On fait du X pour faire bien !"

Autrement dit, ce dangereux retour à une forme d'Académisme, réduisant l'architecture à un phénomène de mode, dont on a déjà pu entrevoir les effets pervers, l'enferme dans un marché "haut de gamme", marché complètement atypique, dans lequel la fameuse loi de l'offre et la demande perd son latin. Ce processus pervers est lié au principe de communication institutionnelle à travers l'objet bâti. A côté de ces excès, des villes de taille modeste comme certains maîtres d'ouvrage privés, emploient à la conception de leurs projets des architectes moins "célèbres" qui sans être nécessairement moins brillants, n'ont pas la notoriété nécessaire pour faire parler de leurs projets à travers leurs noms.

Il faut donc en revenir au contexte originel : celui de produire une architecture de qualité quelque soit son concepteur. Dès lors qu'il s'agit de promouvoir un programme d'architecture ou d'urbanisme à travers sa qualité intrinsèque et non plus à travers son concepteur, le processus pervers mis en évidence plus haut perd son sens et le marché redevient "normal".

C'est donc cet aspect des choses que nous nous efforcerons de mettre en évidence. Il apparaît nécessaire, lors de la construction d'un bâtiment, de s'attacher plus à la qualité de l'objet proposé qu'à la notoriété toute relative du concepteur !

IMAGES DE PROJETS

I - QUELQUES PREALABLES

- A la recherche de symboles positifs

Ces projets, tous issus d'une volonté de qualité architecturale certaine, représentent un vecteur de dynamisme économique et culturel pour la Région Nord Pas-de-Calais. Le symbole de la Région semble être actuellement le beffroi, image véhiculée par le logo régional, symbole de qualité certes, mais symbole du passé. On peut se demander si tous ces projets ne vont pas devenir malgré eux les futurs symboles d'une euro-région dynamique, voire même si ce n'est pas ce qu'on peut leur souhaiter.

Ainsi Euralille, projet phare de la métropole, représente déjà pour certains le futur symbole de la région : *"Euralille est en quelque sorte le symbole du basculement de la région immédiatement dans le XXIème siècle. Cette région a vécu le XXème siècle comme une absolue douleur mais ne l'a jamais vraiment connu. L'économie du XIXème siècle est venue mourir au début des années 60 et il y a eu 20 ou 30 ans de transition. Toutes les décisions aujourd'hui montrent que le Nord Pas-de-Calais sera la première Euro-région : la plus prometteuse, la plus ambitieuse ... Elle se trouve avec le TGV et le tunnel sur des axes Est-Ouest et Nord-Sud. Euralille fera de Lille une des capitales européennes !"*

A Roubaix, l'usine Motte-Bossut représente déjà un symbole : celui des châteaux de l'industrie. En faire un véhicule de promotion de l'image régionale aura-t-il l'effet escompté ? Vieille bâtisse renfermant des vieilleries, ne risque-t-on pas de véhiculer

une image de région morte ? *"Je crois aux symboles et aux lieux symboliques. Ce serait dommage qu'un équipement qui restera unique soit un bâtiment banalisé. On a la possibilité d'ajouter l'histoire à la modernité, il ne faut pas passer à côté. Si aujourd'hui on rase de moins en moins les friches industrielles, c'est parce qu'elles ont une chaleur qui contrebalance bien la froideur des technologies modernes."*

Mais n'oublions pas non plus que les symboles mettent du temps à s'exprimer. Il est évident qu'aujourd'hui on a besoin de trancher par rapport à l'imaginaire. *"On parle souvent de la mine qui a une image négative dans l'inconscient collectif et qui au fond représente une période très courte dans l'histoire de la région. Il y a au moins 15 siècles d'histoire du Nord mais on ne retient que les 100 ou 150 ans de mines !"*

Alors par rapport à tous ces témoignages qui s'expriment, il apparaît qu'il est temps de donner au Nord le symbole qu'il mérite. Symbole du passé glorieux tels les beffrois, ou symbole d'un avenir radieux tel Euralille, l'important est maintenant qu'il soit perçu positivement.

- Le cadre de vie : un problème à résoudre

En 1990, la SERP et Patrick Calais ont réalisé une enquête pour le CAUE du Nord afin de mieux connaître le sentiment des élus et des autres acteurs concernés par le cadre de vie. Elle eut lieu sous la forme d'entretiens directs approfondis avec dix personnes significatives des milieux concernés, élus et non élus.

La synthèse de cette enquête donne les résultats suivants : on a globalement du mal à penser "le Nord" en terme de territoire (il faut souligner ici qu'il s'agit bien du territoire du département du Nord). Soit il représente un horizon plus restreint, sensiblement celui du pays, soit au contraire un horizon plus large, "le Nord" devenant alors le mot générique pour désigner, comme pour les autres français, la région Nord Pas-de-Calais.

"Pour la plupart des interlocuteurs, le cadre de vie est un concept très large, attrape-tout, où pourtant on associe le visible (l'environnement) et les activités, les relations. Rapporté au Nord, le cadre de vie est un problème à résoudre avant que d'être une ressource à exploiter. (...) Le Nord est fractionné ; à tout le moins il est divers et composé de trois territoires : Flandre / Métropole / Hainaut dont chacun peut offrir de l'agrément. Mais c'est dans l'effort de le penser globalement que le Nord apparaît comme toujours négatif parce-qu'alors c'est le considérer comme le ferait un étranger. Le Nord n'existe pas mais il a une image et c'est une image négative. Le regard extérieur est le seul à apporter unité et cohérence au Nord. En cela il est fascinant, mais insupportable car c'est une représentation tout en négatif."

Or aujourd'hui une bonne image est nécessaire au développement économique d'une région... pour changer l'image, il faut changer le cadre de vie.

- Vers un développement économique global.

Aujourd'hui le développement "global" d'une région est synonyme de développement économique... qu'il soit touristique, industriel ou même agricole.

Le Nord souffre (ou bénéficie ?) d'une image traditionnellement industrielle. Et paradoxalement, la région semble tenir à cette image, comme si elle était persuadée que le tourisme était réservé au Sud et aux régions montagneuses et l'agriculture au centre de la France. Elle semble donc intimement persuadée que son développement économique est synonyme de développement industriel.

Mais il faut cesser de penser l'industrie comme elle se présente encore dans l'imaginaire quand on parle du Nord, c'est-à-dire comme une industrie lourde et polluante. La région accueille encore beaucoup d'entreprises d'industrie lourde, mais elle n'est pas, loin s'en faut, la première région "dangereuse" et "polluante" de la France. C'est la Normandie et plus exactement les bords de Seine. Y aurait-on pensé spontanément ?

Le développement économique passe donc par des implantations d'entreprises, qu'elles soient industrielles ou de services. Le temps n'est plus à l'industrialisation à tout prix et à l'implantation sauvage, le temps n'est plus à une prospérité débordante qui légitimait tous les excès. Quand une entreprise décide de s'implanter quelque part, que ce soit pour une extension, une création ou une délocalisation, beaucoup de régions lui font les yeux doux. Et les villes et la Région Nord Pas-de-Calais sont loin d'être les dernières. Lesquels seront les plus jangoureux ?...

Infrastructures de transport, liaisons avec les clients et les fournisseurs, possibilité d'implantation et d'éventuelles extensions, potentialités du marché local sont autant de critères techniques qui ne sont plus guère discriminants.

Qualité de l'environnement, équipements culturels et sportifs, qualité des télécommunications avec le reste du monde, connexions à un grand centre ville, rapidité des relations avec la capitale, position stratégique au centre de la future Europe sont autant de critères qui finissent par devenir saillants. Et parmi tous ces critères beaucoup peuvent se ranger sous le label du cadre de vie. Les autres... se rangent sous le label de la modernité et de l'innovation technologique.

Il s'agit donc pour une région de posséder la plupart de ces critères, de pallier les déficiences par d'autres qualités, de les valoriser... Bref, pour se développer il faut des critères pertinents de différenciation. Certains jouent leur soleil ... et quelquefois ça marche! Le Nord Pas-de-Calais joue sur d'autres critères qu'il faut encore développer. Mais c'est un cercle vicieux : il faut changer l'image donc "bougeons"... mais nous ne pouvons guère bouger si l'image est mauvaise puisqu'alors personne ne veut s'implanter chez nous... La région a décidé semble-t-il de commencer par "bouger" et par bousculer les images poussiéreuses qu'on peut en avoir. Et alors, ça donne quoi ?

Dès lors qu'on creuse un peu la politique générale, plus ou moins implicitement dégagée par des acteurs de la vie de la région, il apparaît que le Nord Pas-de-Calais s'oriente dans deux directions opposées en matière de promotion et d'image.

D'une part il existe la traditionnelle image du Nord industriel et travailleur qui nécessite l'implantation d'entreprises et d'autre part il existe la nouvelle

image du Nord plus axée vers le tourisme. D'aucuns diront même qu'elle est l'une des plus belles régions de France ! Il s'agit donc là de deux produits différents. Avons-nous les mêmes consommateurs ?

En marketing, la segmentation est "le processus de recherche des consommateurs ayant des caractéristiques de comportement ou d'attitude vis-à-vis d'un produit, dans le but de leur présenter un produit satisfaisant au mieux leurs attentes". A priori et sans vouloir être réducteur, ces deux produits semblent s'adresser à des consommateurs différents. Le développement économique intéresse les entreprises, le développement touristique intéresse les particuliers. A partir de là, il s'agit donc d'être bien cohérent. Nous avons défini deux produits :

- La région en tant que "zone" d'implantation économique, pour lequel les consommateurs sont des entreprises,

- La région en tant que future "zone" touristique. Dans ce cas, le marché peut encore se segmenter en deux catégories. Effectivement, le tourisme Nord Pas-de-Calais, revêt deux aspects si différents qu'ils peuvent paraître étrangers l'un à l'autre : un tourisme de villégiature, balnéaire sur le littoral et vert en milieu rural et culturel du fait de l'importance de son patrimoine de l'abondance de lieux muséographiques et du dynamisme des fêtes locales et des festivals.

II - DES PROJETS D'ENTREPRISES

La classification des actions choisies en trois grands thèmes - les grands projets, la rénovation urbaine d'envergure et sièges sociaux et parc d'activités - montre déjà un semblant de hiérarchie. Il est évident que chacun de ces projets n'aura pas les mêmes répercussions sur les acteurs.

- Des sièges sociaux qui se montrent.

Parmi les bâtiments d'entreprises construits avec une certaine recherche, on pourra citer entre autres : Doublet, la Banque Scalbert Dupont, Auchan, IBM. Il en existe d'autres dans la Métropole, sur le Grand Boulevard ou ailleurs que nous citerons en passant : Bull, Bonduelle, Camaïeu ..., et toutes les nouvelles implantations le long du Boulevard Clémenceau, barreau transversal qui joint Marcq en Barœul à la Zone Industrielle de la Pilaterie.

"La qualité architecturale du projet est un gage pour l'image d'IBM, et à travers la Compagnie pour la région. IBM a été contacté par de nombreuses entreprises qui désiraient savoir pourquoi la Compagnie s'est installée à cet endroit. L'implantation d'IBM sur ce site ne peut être que positif pour la région en mettant l'accent sur le côté futuriste de la construction et par là sur cet aspect de la région."

"Indiscutablement, de par son ampleur, son environnement de qualité, sa situation géographique dans la Métropole, le siège social d'Auchan va participer à la promotion de la région."

Un tel projet (Doublet) peut participer à la promotion de la région "par son

côté futuriste, dynamique et technologique."

Quels critères donc pour une promotion de la Région ?... le futur, la technologie, la qualité de l'environnement... autant de thèmes qui deviennent différenciateurs.

Soyons bien clairs ... IBM autant que Doublet sont des constructions dont l'architecture ne s'inspire ni dans les formes ni dans les matériaux de la culture du Nord. Certes ces entreprises sont implantées là, mais les bâtiments sont banalisés, voire internationalisés, en ce sens qu'on aurait pu les construire n'importe où.

En revanche, Auchan a choisi pour son siège social d'être résolument "du Nord". De l'emploi des briques aux formes architecturales, tout rappelle la ferme flamande... après tout, le Nord est le berceau de son développement.

Alors peut-être suffit-il de remettre les choses dans leur contexte : IBM est une multinationale et Doublet est leader sur son marché. Il faut bien rester cohérent ! Si on considère l'objet bâti comme élément de promotion de l'entreprise... celui-ci doit bel et bien correspondre à l'image à véhiculer ! En l'occurrence, on cherche à promouvoir l'international et la technologie de pointe. Laissons au Nord ce qui est au Nord... l'image d'Auchan s'en trouve renforcée. *"Je suis du Nord et j'en suis fier."*

Effectivement, il ne faudrait pas, dans le feu de l'action, oublier que l'entreprise, lorsqu'elle se construit un toit, voit d'abord et avant tout son propre intérêt, c'est-à-dire celui de son image... Et le processus de promotion de la région qui tend à apparaître n'est qu'un deuxième degré dans la promotion de l'objet bâti.

Tout cela est pourtant bien positif pour la région, et peut inciter les entreprises à venir s'implanter dans cette jolie pépinière qu'est devenu le Grand Boulevard et ses alentours : qu'on soit grand ou petit, français ou étranger... tout le monde pense à venir s'installer là.

- La jolie pépinière du Grand Boulevard

"Le fait que de nombreuses entreprises, et parmi elles des entreprises avec une image prestigieuse, se soient implantées sur le Grand Boulevard peut créer une adresse. Ca peut "faire bien" d'être installé à côté de telle ou telle entreprise et cela n'est pas négligeable pour l'image de l'entreprise."

Le Grand Boulevard est bien desservi par des liaisons routières ou ferroviaires, il est connecté à un grand centre ville - Lille en l'occurrence - et la qualité de l'environnement y est plutôt bonne. Alors en ce cas, ces facteurs, associés à ceux d'une adresse prestigieuse, ne peuvent qu'inciter les entreprises à s'installer "dans le coin". Depuis l'installation d'IBM d'ailleurs, les implantations le long du Grand Boulevard se sont nettement densifiées. La Compagnie fut-elle précurseur ou instigateur ?

Il apparaît donc, sans être le principal moteur, que l'implantation d'entreprise de renommée ait un effet d'entraînement sur le développement économique d'un secteur.

L'entreprise qui décide de s'implanter "près de chez..." une entreprise connue et prestigieuse répond donc à deux attentes : elle fait participer le principe de "l'adresse" et s'oblige à une construction de qualité si elle ne veut pas passer inaperçue. Cela ne peut que contribuer à l'amélioration globale de l'architecture d'entreprise.

Mais le processus peut être pervers. En effet, la volonté de qualité architecturale de la part des entreprises peut générer une surenchère au niveau des formes, processus appuyé par des architectes en mal de créativité et d'originalité. Cette surenchère n'apporte alors rien à personne... Rien à l'architecture dont elle ne transcende aucune des règles, rien au paysage, tant le bâtiment construit agresse l'oeil. Où donc se trouve le gain ? Dans la médiatisation d'un bâtiment barbare dont les formes seront obsolètes bien avant qu'il ne soit amorti... dans la communication institutionnelle, puisque voir le bâtiment, c'est voir l'entreprise et justement, on ne voit que ça !

Remarque importante : le Grand Boulevard dont il question ici n'a nulle vocation de zone quelconque. Par contre les entreprises s'attachent à la qualité de l'architecture qu'elles y font construire..., et c'est bien là qu'est la différence. Communication institutionnelle à travers l'objet bâti, recherche de satisfaction des conditions de travail, intégration dans le tissu urbain sont, nous pouvons le prétendre, les critères discriminants engendrant une construction de qualité.

Et si les entreprises viennent là d'elles-mêmes, non pas poussées par des tarifs préférentiels ou des zones déjà aménagées, mais poussées par le prestige de l'adresse et l'envie de rivaliser d'architecture avec leur voisin et/ou concurrent, la ville et la région, autant pour leur économie que pour leur image, ne sont-elles pas les autres vainqueurs de cette compétition ?



Siège social (groupe Chargeurs) Eld de la Marne - Tourcoing. F. Christiaens arch. 1977



Direction Régionale I.B.M. Av. Gustave Delory - Roubaix. J.P. Buffi arch. 1986



Direction Régionale R.S.C.G. Av. de la Marne Wasquehal. J.F. Baudin Arch. 1991

III - DE GRANDS PROJETS PUBLICS

Euralille, l'Eurotéléport de Roubaix, l'Arsenal de Douai, le quartier de la Gare à Arras et Neptune à Dunkerque sont des grands projets ayant une vocation tertiaire. L'un dans l'autre, tout cela fait des centaines de milliers de m² de bureaux à remplir. Où en est le marché ? Qui sont les consommateurs

potentiels ?... Quel est le produit immobilier à vocation tertiaire sur la région Nord Pas-de-Calais ? Où se trouvent les consommateurs actuels, ceux de la concurrence et les non-consommateurs relatifs ? (les consommateurs actuels sont les actuels utilisateurs de bureaux sur la région ; les consommateurs de la concurrence sont ceux qui "habitent" ailleurs et qu'on pourrait déloger et les non-consommateurs

relatifs sont ceux qui sont susceptibles d'être intéressés par des bureaux si le produit leur plaît).

Aucun doute là-dessus : ce sont les deux dernières catégories qu'il faut cibler. Ce serait une absurdité de vider les bureaux existants pour remplir des bâtiments neufs. Ce serait une démarche malsaine et snob qui déséquilibrerait la vie économique de la ville. Ce serait

jouer de manière extrémiste la carte de l'architecture. Et même s'il est génial, aucun bâtiment ne peut justifier la désertion de locaux qui convenaient tout à fait, mais de prestige considéré moindre.

Autrement dit, toutes ces constructions ne trouvent leur légitimité que dans la potentialité future du marché. Il est vrai que l'immobilier de bureaux nécessite

une approche un peu atypique du marché : il faut anticiper la demande à long terme : il s'agit d'avoir le nez fin !

Maintenant, on peut espérer que la demande existera effectivement quand tous ces projets seront terminés. La question reste néanmoins entière : en quoi de tels projets participent-ils à la promotion de la Région ? Et c'est là que

débutent les problèmes ! Interrogés, les acteurs de ces projets répondent inmanquablement : "C'est évident que cela va participer à la promotion de la région". Mais dès qu'on essaie de faire parler les évidences, le silence s'installe !

Que se passe-t-il au delà de ce silence ? Quelles révélations après les lieux communs ? La controverse se situe encore et plus que jamais sur Euralille. Peut-être est-ce pour cela qu'il est - ou va devenir - un vrai moteur de dynamisme.

- Euralille, le choc des passions

"C'est un projet qui a d'énormes chances de réussite car il y a eu un vrai débat (...). Il a engendré de vraies interrogations." Côté positif des discussions : on se pose les vraies, les bonnes questions. En quelque sorte on dépasse les conversations gentillettes autour des lieux communs. On entre vraiment dans le sujet. Du côté négatif des discussions se profile la menace d'un débat qui tourne au conflit de personnes ou d'idées sans jamais arriver à dépasser ce stade.

Mais au delà de la polémique sur la légitimité d'un tel débat, nous ne pouvons oublier ces déclarations : "Ce projet (Euralille) sera un outil au service de la promotion. Il aura sans doute une influence majeure sur l'image de la région. Il n'y a pas de création architecturale majeure dans la région actuellement. On a déjà basculé dans la modernité. L'image actuelle de la région est celle de grues et de camions." Pour un autre : "Je pense que ce projet permettra un renforcement du tissu économique local. Mais je ne pense pas que cela amènera des gens : c'est ce qui est inquiétant. Quand on regarde ce qu'il y a dans Euralille, rien n'est nouveau. L'essentiel des

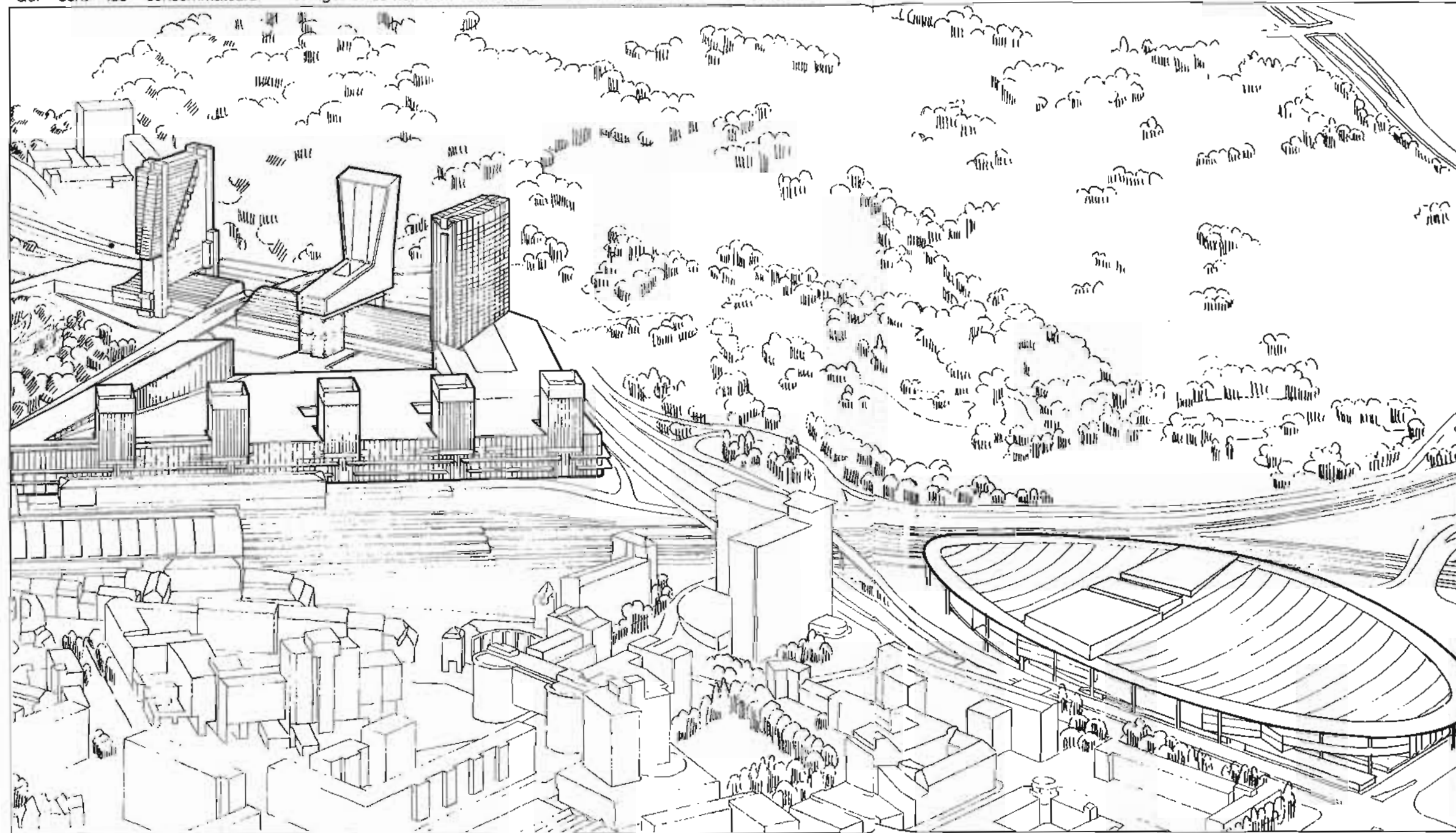


Illustration Magema - Images Lillie

contacts commerciaux sur Euralille sont des contacts de délocalisation en matière de bureaux : cela va à l'encontre de la politique de départ ! Certains équipements comme Congrexpo répondent à un manque actuel."

C'est vrai, Euralille fait parler de lui. Sait-on de quoi on parle ?... Mais au moins, on sait qu'il existe. On est farouchement pour ou résolument contre mais le débat, quelque soit le niveau auquel il se situe, engendre une médiatisation. Et le résultat ne peut être que positif : dans ce genre de projets tout vaut mieux que l'indifférence. Et puisqu'il y a des gens qui sont contre, on est obligé d'être encore meilleurs, parce-qu'il y a tant à dire pour convaincre qu'il faut être irréprochable. Oui, de cette manière, le débat que provoque Euralille trouve son sens : projet controversé, il se doit d'être le moins possible sujet à critique : que ce soit dans le choix des architectes, des maîtres d'ouvrage ou même dans le mode de gestion...

Certes Euralille, situé au cœur de la Métropole, capitale de la Région, ne peut qu'être de toutes les discussions quand on parle d'avenir, mais considérer que ce projet se suffit à lui-même serait une erreur fatale.

- Autour de Motte-Bossut

Le "complexe" qui réunit sur le site Motte-Bossut à Roubaix, le Centre des Archives du Monde du Travail et l'Eurotéléport, complété par une importante opération immobilière sur le site Motte-Porisse a aussi sa part des futurs lauriers du développement. "La région Nord Pas de Calais, vu sa situation géographique, vu son tissu industriel, vu son potentiel est une région d'avenir malgré l'image lourde qu'elle a.

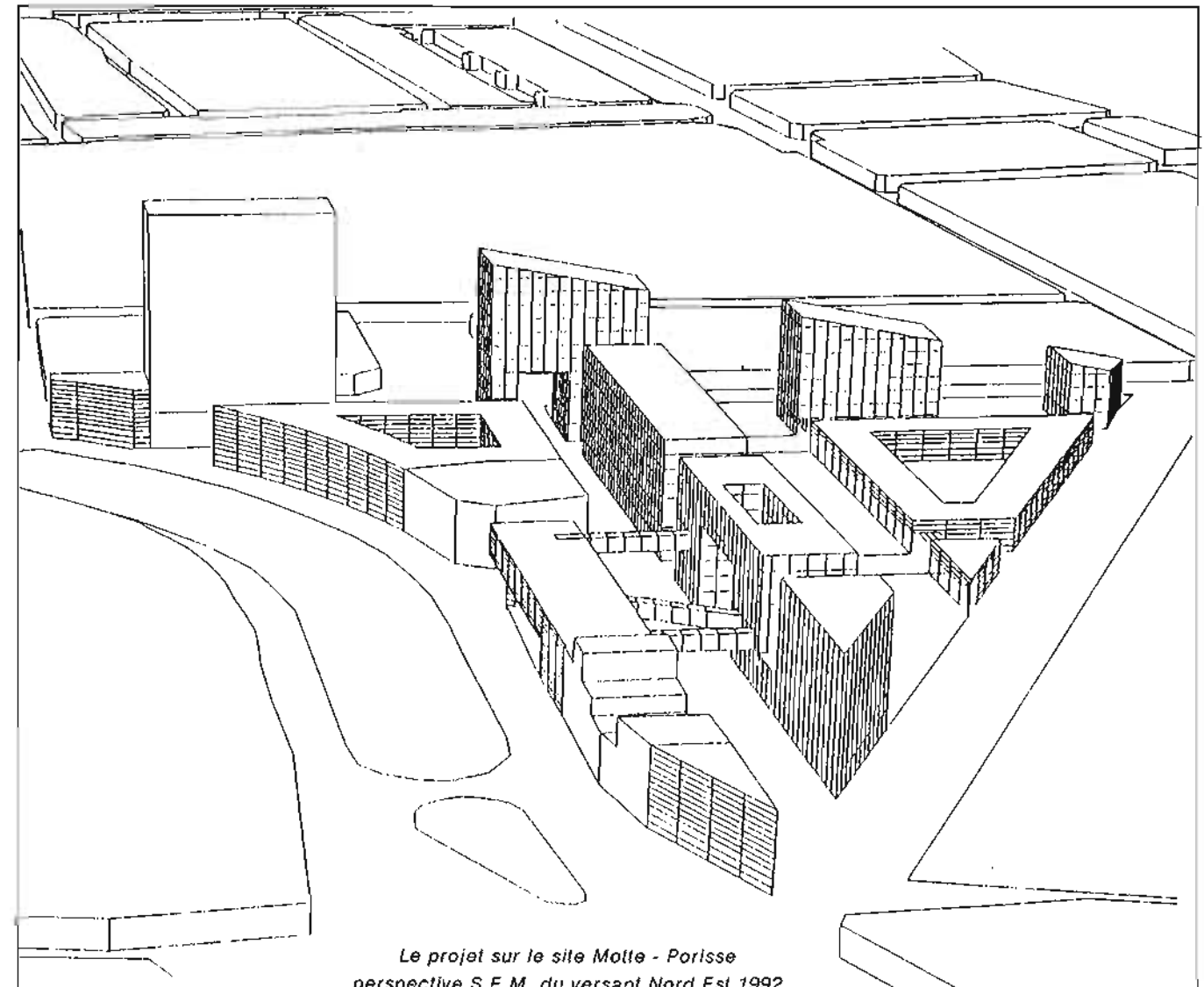


Cette région a compris qu'elle a besoin de réseaux de communication importants. En termes autoroutier, ferroviaire, fluvial, elle est plutôt bien lotie, il manquait un élément essentiel : les télécommunications."

"C'est un grand équipement (le Centre des Archives du Monde du Travail) qui doit pouvoir valoriser la région. Le Nord commence à avoir une image positive, elle est en train de changer. J'aimerais que ce Centre puisse devenir un élément de renforcement positif de cette image (...). Il y a tout un pan de notre projet qui peut intéresser les entreprises, c'est de servir d'agent de services pour faire du conseil et de l'aide en matière d'archivage."

Ces deux équipements, foncièrement indépendants quant à leur contenu, peuvent apporter, seuls ou en travaillant en synergie, beaucoup de choses à la région. "C'est un programme exceptionnel, donc c'est relativement évident qu'il participe à la promotion de la Région. C'est le premier centre d'Archives en France si ce n'est en Europe." Il est toutefois vrai que le travail de communication reste à faire. Le Centre des Archives du Monde du Travail n'a pas une vocation grand public. "Cela attire plutôt des chercheurs. L'aspect centre culturel, qui a pour but de valoriser les collections du centre aux yeux d'un public plus vaste, attirera peut-être plus de

monde. On va organiser des colloques, faire des expositions". Cet équipement qui "début" dans la région, puisque actuellement tous les travaux sur le site Motte-Bossut ne sont pas encore terminés, semble manquer d'une politique de promotion cohérente. "Il intéresse beaucoup de monde (...). Il participe à la promotion actuellement un peu par hasard."



Le projet sur le site Motte - Porisse
perspective S.E.M. du versant Nord Est 1992

- Les grandes manœuvres des autres villes.

La tentation est hélas bien grande de limiter la promotion et le développement de la région à des opérations dans la Métropole Lilloise. On a facilement tendance à considérer Lille comme l'unique moteur de développement régional, mais les autres villes n'ont pas du tout l'intention de se laisser oublier.

Il est vrai que le marché est, pour des villes plus petites, relativement différent. "Douai essaie d'avoir le maximum d'atouts pour attirer les gens. Chaque ville a son échelle. Elle essaie d'avoir des projets forts, d'avoir un impact au niveau du Douaisis avant d'avoir une influence régionale (...). Le but est de maintenir la même proportion par rapport à l'évolution de Lille. Douai a un capital culturel fort qui fait partie du capital régional."

Ainsi ce projet qui propose, sur l'ancien site de l'Arsenal des espaces permettant à des entreprises ou des organismes de s'implanter (Hôtel de Police,

Siège de la - Société des Habitations Ouvrières du Nord) n'a pas la prétention d'évincer la capitale régionale mais bien de garder l'équilibre existant. Effectivement, si autrefois on s'installait à Douai parce que la ville représentait par rapport à Lille une taille intéressante, s'eut été suicidaire de ne pas essayer de garder la même proportion. Parallèlement à cette opération sur le site de l'Arsenal, la ville de Douai a décidé d'aménager les berges de sa rivière en promenade. Mais cela est le volet touristique de la promotion de la cité de Gayant.

Arras, le fameux chef-lieu du Pas-de-Calais, a quelque peu la même volonté avec toutefois une ambition plus forte. "Le quartier de la Gare s'inscrit dans un contexte d'évolution économique. C'est un centre d'affaires. Il part de la prise de conscience du potentiel géographique de la ville d'Arras avec le Tunnel sous la Manche et le nouveau réseau autoroutier". (...) "Si c'est une opération recherchée, c'est évident que cela va

participer à la promotion de la région. Les sociétés s'implanteront et feront connaître la région. Un pôle dynamique est reconnu de toute une région. Arras est un élément de liaison entre Paris et Lille. Une implantation y sera moins coûteuse qu'à Lille et plus proche de Paris."

Vu sous cet angle là, effectivement, c'est un argument de taille. Mais il ne faudrait pas que les villes de la région se marchent sur les pieds. Le but du jeu n'est pas de se développer au détriment des autres mais de provoquer une synergie dans les implantations, synergie qui permettrait un développement conséquent.

Le projet de la ville de Dunkerque qui se situe principalement sur les sites de la Citadelle et des anciens chantiers Normed se pose quelque part entre une opération tertiaire et une opération de réhabilitation du centre ville. "Ce projet a pour but de bâtir le Dunkerque de demain, et de faire du centre ville un vrai centre d'agglomération."

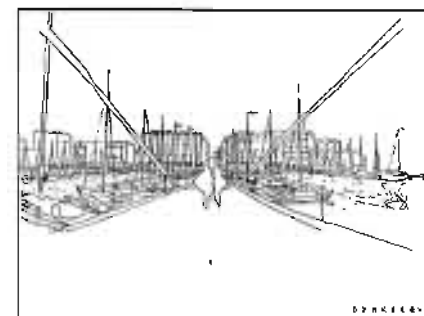
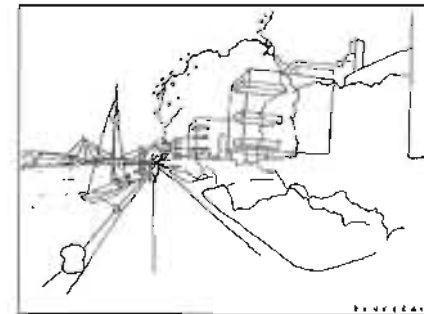
Effectivement, les deux principes sont bien là : proposer une ville accueillante et animée, ce qui se définit en terme d'amélioration du cadre de vie et de développement de l'activité économique de Dunkerque, principalement à travers des activités tertiaires. "Ce projet peut participer à la promotion de la région dans la mesure où on a une situation particulière qui est une extension autour d'un bassin portuaire. C'est le mariage de l'eau et de l'urbain (...). On peut faire quelque chose à taille humaine, de chaud, d'agréable et qui soit particulier (...). S'il répond à l'attente locale de l'habitant et à l'attente externe, alors on aura réussi le projet."

- La sortie du tunnel

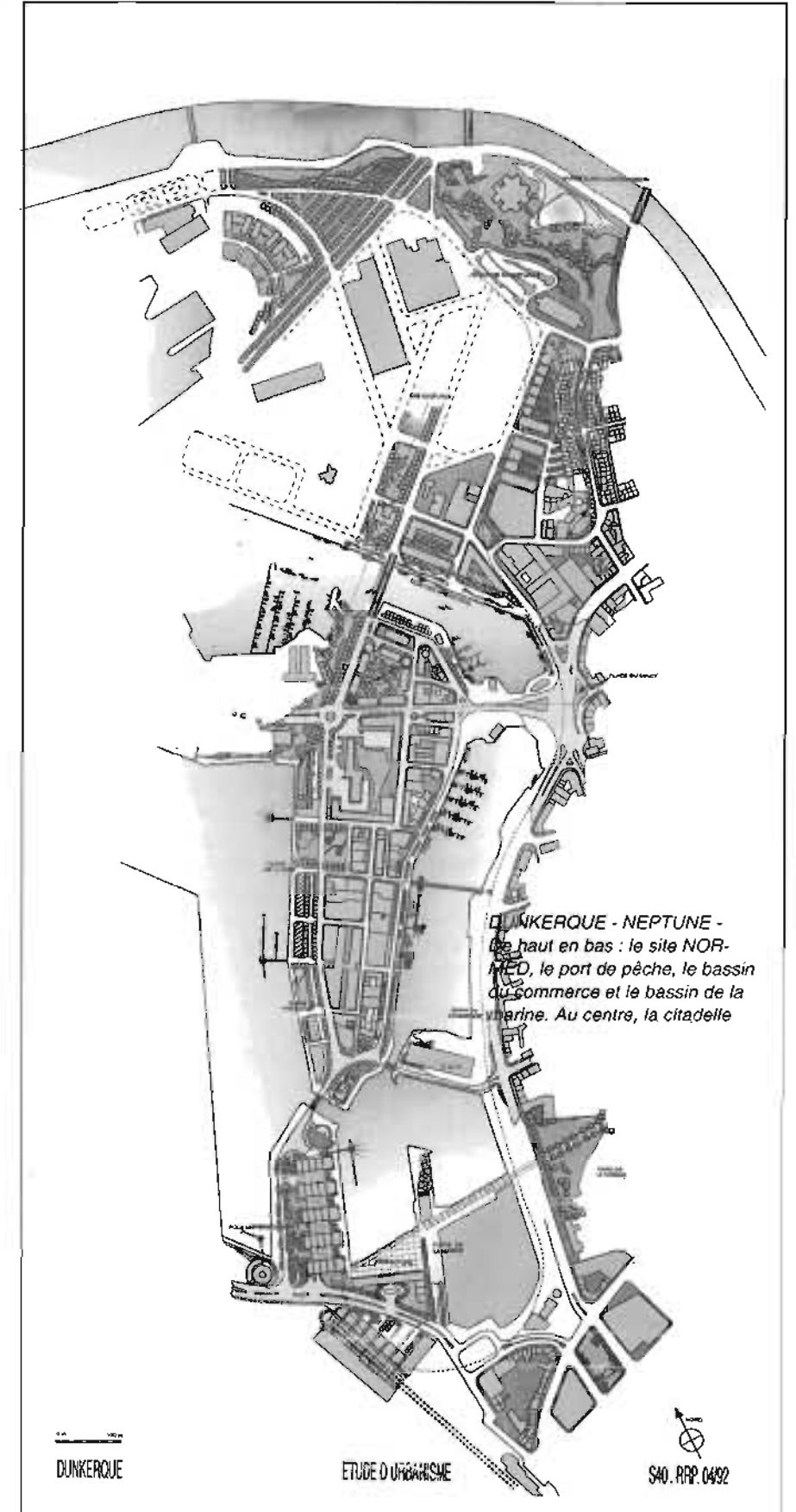
Le tunnel sous la Manche, dans la dynamique du Nord Pas-de-Calais, est un atout de taille... de taille telle qu'il dépasse les limites de la région. Et à la "sortie du tunnel", deux projets se concurrencent pour retenir les touristes. Effectivement, le tunnel



DUNKERQUE - NEPTUNE - esquisse du projet sur le bassin du commerce - 1992



DUNKERQUE - NEPTUNE - Deux esquisses de Mikes Davis. 1991



est un grand chantier d'infrastructures de transport et on ne peut prétendre faire une promotion durable avec ça. Si on vient à Calais, c'est pour passer de l'autre côté, pas pour voir le tunnel... puisque de toute façon c'est souterrain donc il n'y a rien à voir. Circulez !

"Actuellement il y a le mythe du tunnel sous la Manche. Et ce mythe est en train de devenir une réalité, ce qui est intéressant. Après, ce qui est important, c'est ce que les gens vont voir. Or un tunnel par définition ça ne se voit pas ! Donc ce qu'on va voir, c'est le terminal. Donc il faut que ce soit fort. (...) Le développement économique d'une région n'est pas une affaire de limites de communes. Il faut accepter un éventuel débat pour savoir s'il n'y a la place que pour un projet (Cité de l'Europe ou Galeries Européennes), et où il faut le mettre.

Le projet de la Cité de l'Europe est sans doute la possibilité de faire un bon projet qui vaille non seulement pour l'agglomération de Calais mais aussi pour les villes autour, voire même pour Lille. Cela dépend à quel type de tourisme on s'adresse. Si on s'adresse en particulier à un

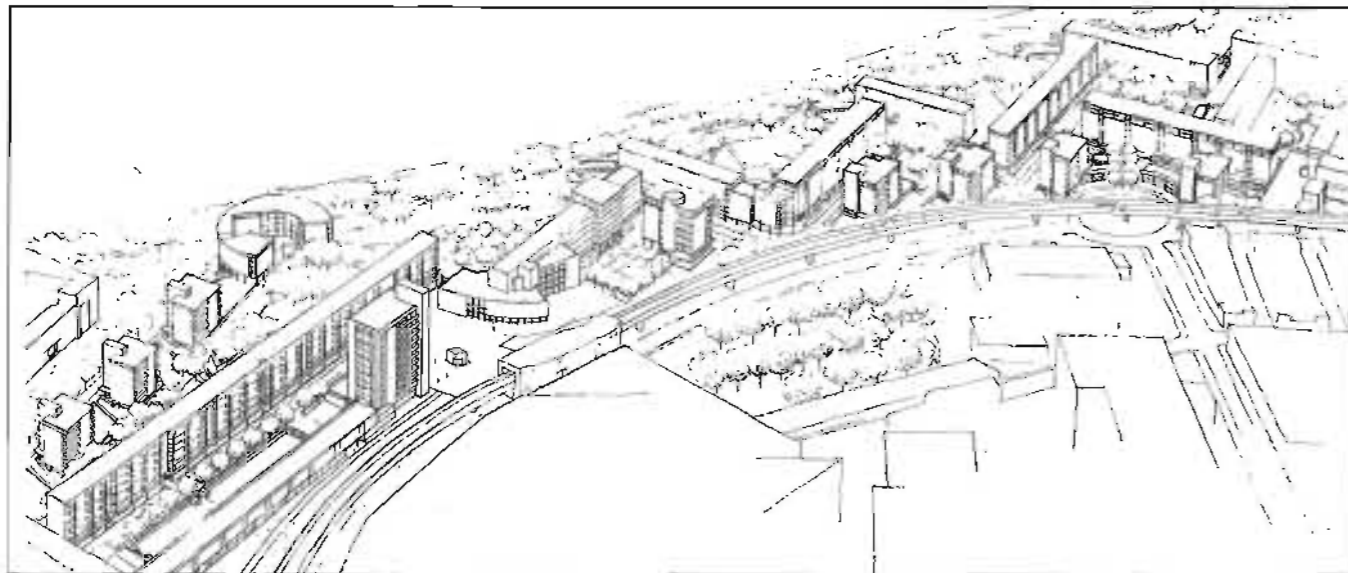
tourisme européen, évidemment eux font la différence. Si on s'adresse à un tourisme Nord Américain ou du Pacifique, il faut se mettre à la place des gens qui viennent... il y a un problème d'échelle. Pour ces gens là, Calais-Lille-Boulogne-Dunkerque c'est la même chose. A l'échelle de la planète, la Cité de l'Europe n'est pas un équipement de Calais, c'est un équipement de la région. C'est un équipement qui a une image forte à toutes les échelles, au niveau de la ville comme du département et de la région.

On ne peut pas envisager d'aller vendre Calais au Japon. Il faut faire de la promotion à l'échelle de la région. On ne peut pas se permettre d'aller vendre une ville de 75 000 habitants à un industriel américain pour qui l'Europe commence à la statue de la Liberté et se termine à Prague. Quand on fait de la promotion, il faut se mettre à la place de l'autre. Ne lui demandons pas l'impossible. A contrario, je ne suis pas certain que vous soyez capable de situer Osaka au Japon et Dallas aux Etats-Unis".

Les entreprises en s'implantant

sur la région participent à la mutation de son image sans en avoir la prétention affichée. Les grands projets, quant à eux, ont au moins deux vocations. D'une part celle de favoriser les implantations tertiaires sur la région et d'autre part de favoriser l'implantation d'entreprises sur des sites proches, entreprises attirées par les services que ces opérations proposent. Leur principe est donc bien défini : promouvoir et développer la région... actions pour lesquelles on ne peut se permettre de partir à l'aveuglette, l'enjeu est bien trop grand !

Actuellement, il semble que ces projets grands ou petits, projets de territoires ou projet d'entreprises, participent à la promotion de la région mais de manière désordonnée, voire informelle. Il pourrait donc paraître utile que cet état de fait change au profit d'une promotion sinon concertée du moins complémentaire, et soulignons cette mutation dans le regard des autres dont nous n'avons peut être pas encore évalué la portée : "Une chose est certaine : on est connu. On n'est pas connu pour ce qu'on est, on est connu parce qu'il y a le tunnel sous la Manche".



Moulines - Belfort -



DOUAI - les berges de la Scarpe



IV- DES PROJETS TOURISTIQUES

Sous ce titre se cachent des projets de nature différente tels l'aménagement des berges de Scarpe, la réhabilitation du quartier Moulines-Belfort, l'espace Sculfort à Maubeuge et le Centre de la Mer de Boulogne. Certes ces opérations sont très différentes les unes des autres mais au fond, elles partent du même principe : l'amélioration du cadre de vie.

"Le projet des berges de Scarpe s'attachait avant tout à l'environnement plus qu'à la promotion. Cela fait partie des projets qui ne sont pas "finançables" par des procédés classiques.(...) Si la Région a investi avec la ville tant d'argent dans la réhabilitation des berges, c'est parce-qu'elle a conscience des efforts à accomplir." Important, non ? Ce projet ne part aucunement d'une volonté de développement économique rapide. Douai est une jolie ville de province, agréable à visiter, il était impensable de laisser aux touristes cette image de délabrement des berges de la Scarpe.

Même si sur la forme le projet de réhabilitation du quartier Moulines-Belfort à Lille est tout à fait différent, il part du même principe : changer l'image. "La qualité de la région passe par la qualité d'un certain nombre de détails. C'est une nécessité." "L'étranger de base" dira aujourd'hui du quartier de Belfort que c'est sale, c'est évident. Plus on contribue à l'amélioration des extérieurs, plus on contribue à l'amélioration de l'image de la région. C'est pour cela que Belfort est un enjeu politique dans la mesure où le TGV va amener dans Lille beaucoup de voyageurs. (...)

L'image de la région ne passe pas par le logement en soi mais par la qualité de vie, et par la qualité du logement."

Effectivement, venant du Sud par l'autoroute, le quartier Moulins-Belfort est l'un des premiers quartiers que l'on aperçoit en entrant dans Lille, et c'est cette image là que l'on garde d'une ville pendant longtemps. L'enjeu est donc de taille.

Par rapport à cette dynamique touristique, l'espace Sculfort à Maubeuge se présente de manière semblable comme une porte de ville. Cet espace se veut une opération exemplaire de réutilisation de bâtiments anciens et s'oriente dans deux directions : d'une part la restructuration de ces friches doit permettre d'améliorer le cadre de vie et d'autre part elle doit promouvoir l'image du Bassin de la Sambre et ses activités économiques. *"L'espace Sculfort a une volonté transfrontalière et européenne (...). Il y a beaucoup à faire pour changer l'image de la région. Pour le moment cet espace peut être une promotion de la ville."* C'est principalement par son contenu, lié aux activités culturelles et sportives, que cette opération s'inscrit dans une perspective de développement touristique. Certes, les entreprises peuvent être séduites par la présence d'un tel équipement et s'installer à proximité, mais encore une fois, l'Espace Sculfort n'a pas été construit avec cette vocation première.

Le projet le plus touristique de la région est sans nul doute Nausicaa à Boulogne. *"La mer est un élément fort de notre civilisation. Elle valorise la région dans le sens où le Nord possède un peu toutes les clés de la mer (...). Grâce à ce projet Boulogne*

va gagner en notoriété, en animation. Le fait qu'il y ait des visiteurs à Nausicaa amène de la vie, de l'animation et aussi un dynamisme au commerce local (...). C'est un énorme pari, c'est une audace fabuleuse (...). Ce genre d'équipement à lui seul est insuffisant. Il y a un relais sur le plan de l'accueil, de l'environnement. Nous n'aurions pas fait le Centre de la Mer s'il n'y avait pas eu le tunnel sous la Manche, à vingt-cinq Km., Il faut dire aux touristes "faites un détour par chez nous". Il faut les attirer."

Mais au delà de cet aspect touristique majeur de Nausicaa, d'aucuns y voient une possibilité de développement économique. *"Puisque c'est un grand projet du septennat, la moitié de la réponse à la question de la position de Nausicaa dans le dynamisme régional est déjà donnée. C'est un projet d'intérêt national voire international, qui doit avoir un impact sur le développement de la région de trois manières :*

- Sur la renommée de la région. Nausicaa devrait être -devrait

parce-qu'il n'a pas été terminé - le plus grand centre de ce genre en Europe,

- Au niveau de l'attractivité : faire que des gens qui ne faisaient que traverser la région y restent ou même y viennent exprès,

- cela devrait contribuer à l'implantation d'entreprises : de plus en plus les gens sont sensibles au cadre de vie. Un centre comme cela est attractif et très bien perçu par les gens, et attire des chefs d'entreprises. A partir du moment où ils ont géographiquement choisi de s'installer quelque part, il y a quelque chose en plus qui fait pencher la balance "

C'est là plus qu'ailleurs que se sent la tradition du Nord économique. Les régions touristiques de France ne cherchent pas à attirer des entreprises par leurs installations touristiques. Elles cherchent à attirer les touristes ! Et les touristes, quels qu'ils soient, ne souhaitent pas passer leurs vacances à côté "d'usines", fussent-elles complètement non-polluantes !



MAUBEUGE - espace Sculfort, réhabilitation, état en janvier 1991 - C Wojciekowski arch.

L'idée en soi n'est pas farfelue. Même si cela fait un peu sourire d'entendre dire que le Nord Pas-de-Calais est l'avenir touristique de la France, la région possède bien des moyens d'attrait.

Certes, il faut cibler son public. Et le tourisme en région Nord Pas-de-Calais peut se faire de deux manières différentes. D'une part, il existe le tourisme de bord de mer : *"Avec la Corse, le Nord Pas-de-Calais est la région la mieux préservée de France. Il y a les plus beaux espaces naturels. Le littoral est superbe et il représente la chance de la région."* Et d'autre part, le Nord Pas-de-Calais possède un patrimoine culturel riche et notamment un patrimoine architectural et balnéaire qui peut être valorisé dans un tourisme différent.

Le produit, ou plutôt les produits existent, le marché aussi sans doute même s'il est relativement restreint... reste à mener la bonne promotion touristique.



V - LA MOBILISATION DES ACTEURS LOCAUX

Les acteurs de la vie régionale, politique, culturelle ou économique, participent tous au développement de la région en faisant "bouger les choses". Ils sont hommes politiques, dirigeants d'entreprise, journalistes, artistes ... Cela ne signifie pas simplement prendre part de manière passive aux manifestations diverses organisées par les collectivités locales mais surtout prendre part au(x) projet(s), prendre parti pour (ou contre) ce(s) projet(s) et l'(es) aider à démarrer. Instigateurs, leaders, suiveurs ou même critiques des projets, ces acteurs se mobilisent.

- Les instigateurs

Un projet naît lorsque quelqu'un est prêt à rassembler les énergies et les financements. En ce sens, ce ne sont pas les projets qui font mobiliser les acteurs mais les acteurs qui font les projets. Le plus bel exemple de mobilisation "solitaire" sur un projet est sans doute celui de Nausicaa à Boulogne. Une fois que le projet est en route, les autres acteurs se mobilisent pour ou contre. Après tout, cela fait partie du jeu.

Il ne faut pas oublier que nous parlons ici de projets dont la qualité architecturale est sinon exemplaire du moins pertinente. Cette qualité architecturale n'est pas venue par hasard, elle est le fruit d'une volonté. Il y a donc déjà de la part des leaders de projet(s) une mobilisation particulière autour du concept de qualité. Cette volonté implique une réflexion sur le programme, sur le choix des acteurs de la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre. Autrement dit, pour qu'un projet soit de qualité et qu'il

finisse par mobiliser, sinon la population, du moins un cercle restreint de personnes intéressées, il faut qu'on se soit mobilisé pour lui.

L'aménagement des berges de Scarpe à Douai est un exemple intéressant. La ville est l'initiateur de ce projet en réaction à un projet de voie rapide sur les berges en 1975. Ce projet a bel et bien réussi à impliquer une partie de la population Douaisienne - les propriétaires de maisons situées sur les berges et dont il était prévu de refaire les façades. Ce fut une longue démarche, ô combien bénéfique pour la ville qui a retrouvé sa rivière et dont les habitants sont aujourd'hui si fiers.

Après coup il est légitime de se demander si ce projet aurait vu le jour sous des cieux aussi favorables s'il n'avait pas été mené par des gens motivés.

- Les autres acteurs

A partir du moment où un projet a commencé de voir le jour, les réactions qu'il va provoquer sont à la fois gage de qualité et de médiatisation. En effet quel qu'ils soient, les acteurs locaux ne se rassemblent sur un projet que s'il "en vaut la peine". Il n'y a donc pas là seulement un enjeu de qualité mais aussi un enjeu économique. L'architecture est sujette à des prises de position facilement extrémistes qui induisent une forte mobilisation.

L'un des actuels projets de la région qui provoque le plus de "remous" est Euralille. C'est un projet fortement controversé et fort bien défendu. Les acteurs en présence, de quel côté qu'ils soient, s'obligent à une défense intensive de leurs intérêts et positions vu la taille de l'adversaire. Mais ce vocabulaire est par trop militariste et il ne

s'agit nullement d'engager une bataille. Toutefois cette critique forte qui existe, nécessite de part et d'autre une mobilisation importante des hommes et des idées. Gageons que ce débat, mobilisateur des forces de la région contribuera à élargir le champ de la réflexion et de la conception urbaine.

Certes les acteurs se mobilisent seuls quand l'enjeu est important mais ils peuvent aussi être invités à s'impliquer. *"Chaque fois qu'il y a un enjeu urbain fort, la ville de Douai a l'habitude d'associer les forces vives de la région, tous les partenaires importants. Elle le fait lors du choix des équipes, au niveau de la réflexion sur le programme. Il y a, à chaque fois, des avis de professionnels très pointus, des associations et des riverains."* Cette technique d'implication est également celle employée par Euralille à travers les "cercles de qualité".

Impliquer volontairement un grand nombre de personnes provoque sans nul doute une forte mobilisation des acteurs et de la population et permet une bonne médiatisation des projets.

CONCLUSION

Cette enquête sur la promotion et le développement de l'image de la région à travers grands et petits projets a été effectuée à travers l'interview des acteurs rencontrés. Ils sont architectes, maîtres d'ouvrage - parfois délégués -, élus locaux. Si leur cadre de référence est bien différent et leur vision des choses tout autant, souvent les questions les ont pris au dépourvu. Ils ont parfois douté de l'intérêt de cette étude vu l'évidence qui leur semblait contenue dans les questions. En tout cas, jamais ils n'ont été désinvoltes dans leurs réponses.

Les éléments qu'ils ont apportés prouvent bien une chose : qu'ils soient pour ou qu'ils soient contre, tous se sentent fortement impliqués dans ces projets et souhaitent avec ferveur pouvoir apporter leur contribution à la promotion de la région.

La réflexion engendrée par le projet peut générer une meilleure qualité et un projet qui s'est terminé par un consensus laisse à tous une bonne image des débats. Les "non-gagnants" se sont ralliés aux idées "gagnantes", convaincus de leur justesse et non par obligation. Cette mobilisation entraînera une médiatisation, pas nécessairement parmi le grand public, mais parmi les professionnels concernés, ce qui ne peut que profiter à la région : si on sait qu'il se passe quelque chose, on va aller voir et peut-être s'y implanter. *"Si le projet est réussi, il participe à la promotion de la ville et de la région. Le reste est affaire de communication. Il faut nécessairement que le projet soit bon avant de le médiatiser"*.

Enfin il est important de souligner

que cette liste d'actions n'est nullement exhaustive. Elle s'est voulue la plus représentative possible des projets et réalisations de la région Nord Pas-de-Calais en terme d'architecture et d'urbanisme. Il est vrai que nous avons insisté sur des actions de grande envergure, mais il est évident qu'elles servaient mieux notre dessein que des opérations de taille plus petite. Un projet de grande taille a plus tendance à mobiliser la population qu'un petit projet.

Dans un premier temps, nous nous sommes attachés à définir une architecture de qualité, puis nous avons défini ces projets en terme de promotion et de développement de la région. Cela impose quelques remarques.

Il est clair que ces projets s'adressent particulièrement aux entreprises. Cela est d'autant plus vrai que même pour l'opération la plus touristique qui soit, à savoir Nausicaa, on trouve moyen de parler d'implantation d'entreprises. Si c'est bien cette cible que l'on cherche, l'objectif est en passe d'être atteint. En revanche, si on cherche à mobiliser le grand public, il n'en va pas de même.

Il faut être logique : l'implantation d'entreprises peut aussi intéresser le grand public en terme d'emploi, mais est-ce bien raisonnable de ne penser qu'économie ? Pour convaincre une entreprise de venir s'installer dans une région, il faut disposer d'arguments de taille et d'arguments rationnels. Pour faire venir des gens, cela tient beaucoup à la perception, qui elle est nettement moins rationnelle.

C'est pourquoi axer son développement sur deux axes distincts tels la promotion économique et la promotion touristique peut être une politique intéressante. En effet, il ne suffit pas que l'entreprise en question soit parfaitement reliée au monde extérieur, il faut aussi que l'environnement soit prêt à proposer des loisirs et une vie extra-professionnelle intéressante.

Miser uniquement sur le tourisme comme peuvent se permettre de le faire la région Provence - Alpes Côte d'Azur, serait une aberration dans la région Nord-Pas-de-Calais. Mais ignorer cet aspect important qu'est l'image et le cadre de vie serait tout aussi aberrant. Autrement dit, la double vocation économique et touristique est véritablement un atout autant qu'une nécessité.

Maintenant se pose la question de la stratégie. Il semble que les acteurs régionaux n'utilisent pas actuellement la complémentarité de ces actions comme une véritable stratégie, mais au coup par coup. C'est vrai qu'utiliser des projets dont on ne maîtrise pas complètement la mise au point est très difficile. De plus, certains projets sont déjà vecteurs de dynamisme avant d'être réellement en phase opérationnelle, tel Euralille, et d'autres ne peuvent être moteurs de dynamisme qu'une fois terminées, tels les implantations d'entreprises.

Enfin la mobilisation des élus locaux et de la population est un sujet épineux. En effet, de par leur grande taille et leur vocation publique la plupart de ces projets ont mis en jeu des financements publics. Vivre dans le projet

conduit les élus à en faire des actions majeures de leur mandat électif, alors que la majorité de la population n'en a encore jamais entendu parler, ou bien qu'une minorité activiste y trouve l'opportunité d'un faux débat... qui permet parfois d'évoluer vers de vraies questions et génère un débat public sur l'aménagement de la ville et de la région.

Alors maintenant, s'il faut conclure, que dire ?... Que tous ces projets sont à l'évidence vecteurs de dynamisme au service de la région. Que les acteurs locaux se mobilisent, soyez-en sûrs ! Et si la région Nord Pas-de-Calais n'a pas encore gagné le pari de son renouveau économique et culturel, elle n'est peut-être plus si loin du but.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont apporté leur généreux concours à la préparation de cette recherche :

Didier ALLEMAND	- Chargé de mission, Ville de Dunkerque
Renée BACQUEVILLE	- Architecte, DDE de Douai
Valérie BRYERE	- Attachée contractuelle, Ville de Calais
Hervé BORDY	- Chargé de communication, OPHLM
Régis CAILLAU	- Délégué Général au Développement, Ville de Lille
Bernard CORTEQUISSE	- Directeur Adjoint, Doublet
Francis DEBEUNNE	- Maire de Croix
Bernard DEHERTOGH	- Architecte, conseiller à la Ville de Douai
Georges DELBAR	- Directeur Régional Nord de Ferinel
Jacques DELRUE	- Architecte, (Banque Scalbert Dupont)
Michel DUROUSSEAU	- Adjoint à l'urbanisme, Ville de Douai
Pascal DUYCK	- Responsable de l'observatoire des bureaux de la métropole à la CCILRT
Bruno FERRACCI	- Architecte, S.A.E.N.
Michel HARRUS	- Directeur Commercial d'Euralille
Richard KLEIN	- Architecte, (quartier Moulins Belfort)
Franck LAPCHIN	- Architecte, (Groupe Auchan)
Yvette LEBRIGAND	- Conservateur en chef du Centre des Archives du Monde du Travail
Guy LENGAGNE	- Ancien Ministre de la Mer, Président du Conservatoire National du Littoral.
Patrick LE GUILLOU	- Secrétaire Général du CEADDEC
Marie-Paule MATHIEU	- Directrice, ADU de Maubeuge
Max-André PICK	- Directeur de Cabinet, Ville de Roubaix
Jacques ROUGERIE	- Architecte, (Nausicaa)
Pierre ROUSSE	- Architecte, (Quartier de la Gare, Arras)
J. Charles THIEULLET	- Directeur de la SEM S3D
Hélène TREIBER	- Architecte, correspondant de Richard Rogers (Neptune)
Thérèse VANHOUCHE	- Secrétaire de Direction, Direction Régionale Nord IBM
Alain VAN DER MALIERE	- Directeur Régional à l'Action Culturelle

Liste des projets étudiés :

Euralille - Lille
Nausicaa - Boulogne
Archives du monde du travail, Eurotéléport - Roubaix
"La sortie du Tunnel" - Calais
Neptune - Dunkerque
Les berges de la Scarpe et l'Arsenal - Douai
Le quartier de la gare - Arras
Les implantations autour du "Grand Boulevard" - L.R.T.
Le quartier Moulins-Belfort. Office Public de H.L.M. de la CUDL - Lille
Usine de drapeaux Doublet - Avelin
Banque Scalbert Dupont - Verlinghem
Espace Sculfort - Maubeuge



Edifier un nouveau siège social constitue toujours un événement dans l'histoire d'une entreprise. La Banque Scalbert-Dupont déroge d'autant moins à la règle qu'elle a voulu donner une portée symbolique à ce lieu qui réunit désormais une partie de ses collaborateurs. Car, au-delà de sa finalité, la pierre est toujours porteuse de sens.

Cette dimension exprime, à grands traits, ce qu'est la Banque Scalbert Dupont aujourd'hui, et ce qui anime tous ceux qui contribuent à son devenir.

Symbolique de sa confiance en un avenir régional prometteur, le siège social de la Banque est stratégiquement situé entre la gare TGV-Nord et le Centre International d'Affaires qui sera, sous peu, le futur "centre nerveux" de toute une région.

Symbole d'une banque qui investit dans les technologies de pointe depuis de longues années, le maître d'ouvrage a choisi une architecture contemporaine pour cet immeuble qui constitue la charnière, ou le trait d'union, entre la ville ancienne et le quartier de l'avenir, et reflète une organisation rationnelle de ses services.

Symbole enfin de son attachement à l'histoire de la région, si étroitement liée à celle de la Banque le dessin de sa porte fait référence à l'une des portes de la Vieille Bourse, érigée en 1652 par un Lillois, Julien Destré ; sa reproduction certes modernisée, en respecte scrupuleusement la taille et les proportions. Ce geste exprime fortement un enracinement régional profond et ancien.

Tel est donc le cadre des futurs développements d'une Banque intimement associée à la réussite de toute une région, dans la continuité de son histoire, une Banque qui manifeste ses ambitions de partenaire à part entière de la vitalité économique et culturelle du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie.

Fiche d'identité.

Président Directeur général : Claude Lamotte.
Directeur général : Jean Huet.

1819 - création d'un bureau d'escompte à Valenciennes par Auguste Scalbert.

1838 - création d'un bureau d'escompte à Lille par Louis Dupont.

1976 - fusion de la Banque Scalbert et de la banque Dupont.

1984 - la compagnie financière de C.I.C. est créée et devient la société-mère de 11 banques régionales
C.I.C. est le 5^{ème} groupe bancaire français

1992 - la Banque Scalbert-Dupont, c'est 24.000 collaborateurs, 1^{er} employeur régional.
151 agences dans le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie.

-les clients de la banque : 200.000 particuliers,
15.000 entreprises
1.421 millions de fonds propres et assimilés
33 milliards de l'épargne régionale
22,7 milliards au total du bilan de l'année 1991.

Dans un périmètre de 70 hectares, près de 300.000 m² de bureaux, commerces, services, logements, espaces de détente et de loisirs vont être aménagés, d'ici 1994. Plusieurs milliers de personnes travailleront à Euralille, réalisation d'envergure à deux pas du centre ville.

Six éléments majeurs structurent ce projet, le premier est bien sûr **la gare Lille Europe**, œuvre de l'architecte Jean Marie Duthilleul. De nombreux trains à grande vitesse pour Londres et Bruxelles s'y arrêteront chaque jour (les T.G.V. Lille-Paris partiront de la gare actuelle). Les voyageurs disposeront en sous-sol, d'une nouvelle station de métro (ligne 1 bis prolongée ultérieurement vers Mons et Roubaix-Tourcoing) et à proximité, d'une nouvelle station de tramway. Un parking souterrain de 1.300 places sera réalisé dans ce secteur.

La Cité des affaires est constituée de trois tours de 20/25 étages qui enjambent la gare nouvelle. Un hôtel 4 étoiles (Sheraton) et des bureaux occuperont la tour septentrionale (architecte : le japonais Kazuo Shinohara). Le Crédit Lyonnais est le commanditaire de la tour centrale où il implantera son agence territoriale "grandes entreprises" et des services régionaux. L'architecte en est Christian de Portzamparc. Enfin la tour méridionale sera celle du World Trade Center, conçue par l'architecte Claude Vasconi. Le W.T.C. proprement dit, espace de rencontre et de services pour les entreprises, est organisé en forum au flanc de la tour.

Le Triangle des Gares est situé entre les deux gares, il accueille notamment les espaces commerciaux (hypermarché Carrefour et des moyennes surfaces, 150 boutiques, des bars, des restaurants) ; des équipements collectifs (poste, crèche, halte garderie, jardin d'enfants, un centre d'informations et de formalités administratives) ainsi qu'une école supérieure de commerce (Sup de Co), une salle de spectacle (l'Aéronef) et un centre de remise en forme. Cet ensemble de l'architecte Jean Nouvel, sera bordé d'un côté par cinq petites tours (résidences hôtelière et étudiante et services aux particuliers) et de l'autre par un hôtel 2 étoiles, une résidence pour chercheurs et des logements. Les automobilistes disposeront de 3.500 places de parking sous le Triangle des gares.

Un parc urbain de dix hectares environ prolongera Euralille au nord. Au-delà du parc, les "portes du Romarin" sur le territoire de la Madeleine regrouperont plusieurs immeubles de bureaux, un hôtel 3 étoiles et des logements situés de part et d'autre du Grand boulevard. Une partie du boulevard deviendra souterrain dans ce secteur, permettant l'aménagement en surface de "l'Agora", un espace réservé aux piétons. Le principal maître d'œuvre de ce projet est le cabinet Quatr'A.

Au sud, à l'emplacement du parking Javary, **Congrexpo**, un équipement très performant pour congrès, salons et spectacles viendra compléter Euralille (Congrexpo pourra accueillir jusqu'à 5.000 spectateurs dans l'une des ses salles) ; 1.200 places de parking sont prévues sous ce centre où se tiendront les principales manifestations de la métropole. Le Néerlandais Rem Koolhaas est l'architecte de Congrexpo. La conception globale d'Euralille lui a été également confiée. Enfin des architectes du Nord sont associés aux différentes réalisations.

Euralille constitue aujourd'hui en France l'un des projets-phare en matière d'urbanisme. Avec le tunnel sous la Manche c'est l'un des grands chantiers d'une région en pleine mutation. La métropole lilloise montre qu'elle est déterminée à devenir une véritable Eurocité.

Fiche d'identité.

- Président : Pierre Mauroy
Directeur : Jean-Paul Baietto
- Société d'Economie Mixte au capital de 35 millions de francs bientôt porté à 50 millions.
- Un actionariat puissant :
 - Villes de Lille et La Madeleine
 - Communauté urbaine de Lille
 - Département du Nord
 - Région Nord-Pas-de-Calais, bientôt les collectivités du Versant belge et le département du Pas-de-Calais
 - la C.C.I. métropolitaine
 - la S.N.C.F.
 - les banques du Crédit Lyonnais, Caisse des Dépôts, Banque Indosuez, B.N.P., Crédit du Nord, Banque Scalbert Dupont, (Groupe C.I.C.) Banque Populaire du Nord, Générale de Banque, National Westminster Bank (G.B.), Banque San Paolo (I), Bank of Tokyo (J).
- Une équipe de 30 professionnels.
- Le concours d'un architecte de grand renom, Rem Koolhaas.
- L'appui de cercles et de réseaux de responsables et de professionnels du monde économique, culturel, universitaire, régional et national.



Fiche d'identité.

Président : Francis Holder

1950 employés se répartissant dans
 81 boulangeries-pâtisseries
 10 boulangeries-pâtisseries
 restauration rapide
 5 brasseries (O Neil)
 55 viennoisères
 1 usine de panification surgelée
 2 usines de panification fraîche
 1 atelier glace
 1 école de formation
 16 stands
 2 magasins "portage"

Francis Holder, artisan boulanger de la Place Ronde à Lille, avait défrayé la chronique professionnelle lilloise en installant la première chaîne de cuisson automatique dans les années 50.

Aujourd'hui le Groupe Holder, mieux connu du grand public par l'enseigne des Boulangeries et Viennoisères Paul, a construit son siège social à l'intérieur d'anciens entrepôts du XIX^e siècle près de la gare de La Madeleine. Le grand volume intérieur disponible a permis une double occupation : une chaîne de fabrication et de surgélation de pain et de croissanterie occupe le rez-de-chaussée tandis que les bureaux du siège social occupent le haut du bâtiment, au niveau d'un plancher neuf installé au droit du tympan des fenêtres.

Dans cette enveloppe ancienne, aux motifs et à la composition classique, réinterprétée par un vocabulaire de briques et de fer dans la tradition des architectes du "siècle de l'industrie", le service ingénierie de l'entreprise Holder a conçu un espace de bureaux entièrement réglé par une simple structure métallique galvanisée encadrant des parois de verre ; une expression de légèreté et de transparence. Ensuite, tous les détails viennent conforter cette idée maîtresse : la ventilation, l'appareillage électrique, les supports de câblerie, les bureaux, les casiers, tout est pensé pour exprimer la sobriété de la conception et la richesse des reflets de lumière.

La nef centrale repose sur un alignement de piliers métalliques à croisillons peints en gris, qui scandent le parcours des deux allées de desserte longitudinale : d'un côté des bureaux à ciel ouvert, de l'autre des bureaux à cloisons vitrées hautes qui sont comme autant de chapelles latérales, vouées aux bons génies de l'entreprise et à la fortune de la boulangerie.

Le choix délibéré sur le verre et le métal, à forte notation moderniste, est contrebalancé par la présence dans les lieux d'accueil et de réunion d'anciens matériels et enseignes des artisans boulangers.

Crédits photographiques

Toutes les illustrations hors cahier photographique proviennent du C.A.U.E. du Nord, sauf • p. 12, Histoire de l'Architecture en Belgique, A.G.B. Schayes, tome IV, A. Jamar ed. Bruxelles, s.d. • p. 13, Le Monde Illustré du 15 Mars 1921 • p. 15, Album souvenir, Lille ancien monumental, 52 planches par Boldoduc, s.d. • p. 16 et p. 17, p. 24 et p. 28, Le Monde Illustré du 15 juin 1923 • p. 58, Magenta Images • p. 61, S.E.M. du Versant Nord-Est • p. 62 et p. 63, SEM S3 D • p. 64, Office Public HLM de Lille • p. 66 C. Wojciekowski • p. 72, dessin de Maurice Salembier et photographie de la photothèque Scalbert-Dupont • p. 74 et p. 75 Daniel Rapaich.



Région Nord Pas de Calais