

Un trio qui traverse le temps en toute indépendance

L'AUC – acronyme de la locution latine Ad Urbe Condita, depuis la fondation de la ville –, est dirigée par ses trois associés fondateurs, François Decoster, Djamel Klouche et Caroline Poulin, amis et complices depuis 25 ans que dure leur collaboration... Nous le verrons, leurs convictions les ont souvent amenés à répondre à des questions qu'on ne leur avait pas posées, à s'intéresser à des territoires plus vastes que ceux dont on leur proposait d'envisager l'avenir et à créer de toutes pièces des concepts opérationnels.

Diagonal : Comment votre collaboration a-t-elle débuté ?

Caroline Poulin : Nous commençons à réfléchir à une première structure et nous avons répondu à un appel d'offre de recherche du Plan urbanisme, construction et architecture, dirigé alors par Bernard Duhem. Dans le cadre du programme "Recherche territoriale", nous avons obtenu un cofinancement de l'Établissement public foncier de la métropole Lorraine et des DDE pour mener une réflexion sur le territoire désindustrialisé de la vallée de l'Orne à cheval entre la Moselle et la Meurthe-et-Moselle.

■ ■ Un séjour à Hanoï en 1994 vous a également marqué ...

François Decoster : À la fin du cycle de Sciences-Po Urba, nous devions faire un stage. Nous avons monté l'association "Dynamiques Urbaines", avec des géographes, des architectes et un juriste, et réussi à intéresser la Ville de Paris, l'IAU (devenu l'Institut Paris Région), des ministères, mais également des sociétés privées, qui espéraient faire des affaires en Asie. C'était l'époque du Doi Moi, l'ouverture économique vietnamienne. Nous étions accueillis par l'Institut d'urbanisme de Hanoï, et nous avons pu à la fois observer de l'intérieur la manière dont se mettait en place le nouveau "master plan" de la ville et, sur le terrain, la manière dont la ville se développait réellement. Nous avons par exemple fait le relevé du grand ensemble de Kim Liên en montrant de quelle façon il se transformait et comment les barres de logement étaient progressivement absorbées par des extensions et densifications informelles réalisées

par les habitants et qui finissaient par reformer des rues. Nous avons également découvert que l'échelle de la future métropole de Hanoï était extrêmement lisible en englobant à la

■ ■ Quels enseignements durables ces voyages vous ont-ils apportés ?

Djamel Klouche : Nous avons étudié, par exemple, le système des "compartiments" et leur rôle à une échelle beau-



Le quartier Chapelle International aux portes de Paris.

fois le centre historique, le quartier français, les grands ensembles, les routes-digues et leurs villages linéaires...

Nos rapports sur Hanoï et sur Hué furent parmi les premiers décrivant le Vietnam post-ouverture économique. Nous avons ensuite mené plusieurs missions pour le ministère de l'Équipement, avec Jean-Marie Butikofer.

coup plus vaste. C'est l'unité de base de l'extension de la ville, une tranche verticale accolée aux immeubles mitoyens, qui sert à la fois d'habitation et de lieu de travail ou de local commercial. Il y a une continuité dans ce qu'on a observé là-bas et ce qu'on cherche aussi à faire avec le concept de SoHo, Small office, Home office, que nous développons à la Chapelle.

Grand Prix de l'urbanisme

■ ■ La première fois que votre agence a été remarquée par la profession c'était dans le cadre de la réhabilitation des immeubles d'Émile Aillaud au parc des Courtilières.

D.K. : Nous y sommes arrivés après des travaux pour la direction de la voirie et des infrastructures de la Seine-Saint-Denis. Nous avons mené de nombreuses études autour de la création de la ligne du tramway T1 dans le cadre d'un marché à bons de commande. Cette expérience a été structurante pour nous. Nos interlocuteurs étaient parfois surpris par notre jeunesse et par notre refus de répondre à certaines de leurs demandes, mais ils nous ont confié des études importantes sur le réseau autoroutier du département, et sur ce qu'ils appelaient les "rues départementales". Pendant cette période de trois ans nous avons parcouru le département en tous sens. Mais c'est à la suite d'une étude de définition pour le quartier de "Baud-Chardonnet", à Rennes, pour laquelle nous étions en concurrence avec Bernard Reichen et Yves Lion, que nous avons été remarqués par ce dernier. Il a appuyé notre candidature et notre projet lorsque nous nous sommes présentés pour le concours du réaménagement des Courtilières autour du "serpentin" conçu par Émile Aillaud. Le projet impliquait des démolitions partielles et une résidentialisation que nous refusions. Nous propositions au contraire que les rez-de-chaussée soient ouverts, qu'on y crée de l'activité et des ateliers d'artistes.

Nous souhaitons également créer une interface intercommunale entre Pantin et Bobigny, que nous avons appelée à l'époque le "Grand Quadrilatère"

formé par la RN 2, la RN 186 et la RD 115. Nous avons encouragé les maires des deux communes à rapprocher leurs points de vue, alors qu'ils refusaient de s'adresser la parole, pour mener une réflexion sur ce territoire qui englobe par exemple la Zac de la Vache à l'Aise à Bobigny.



MAXIME DELVAUX

■ ■ Votre présence parmi les dix équipes retenues lors de la consultation du "Grand Pari(s)" en 2008 a fait sensation. Vous avez répondu de manière très oblique, en ne proposant pas de plan montrant votre vision de l'avenir de l'agglomération, mais des centaines d'images...

F.D. : Nous nous intéressons depuis toujours à l'échelle de l'agglomération. Après le Palmarès des Jeunes Urbanistes qui nous a été décerné en

2005, nous avons déjà proposé qu'une réflexion soit lancée sur une vision de l'avenir de l'Île-de-France... Nous croyons évidemment aux cartes et à la planification, mais nous avons aussi constaté, autour de Villetaneuse lors d'un concours Européen en 1999, que la ville et l'université s'étaient organisées autour d'une promesse de création d'un tramway inscrite sur les cartes depuis des dizaines d'années et qu'elles attendaient toujours...

C.P. : Nous avons commencé par rassembler toutes les cartes IGN de la région Île-de-France au 1/25 000. Cela nous a rapidement convaincus que "faire un plan" ne nous permettrait pas de décrire la réalité de la métropole parisienne, de la libérer de son modèle radio-concentrique surpuissant, d'intégrer une vision qui parte aussi de la périphérie.

■ ■ Vous avez préféré montrer également ce que vous nommiez des "situations", sous forme de maquettes représentant des milieux et des agencements urbains hybrides, entre observation de l'existant et projet ...

D.K. : Je suis persuadé que c'est la seule manière d'appréhender une agglomération de 12 millions d'habitants. Personne n'est capable de dessiner un territoire de cette dimension. Pour représenter les réalités de la métropole, la seule bonne solution c'est d'exprimer toutes ces atmosphères – dans nos documents on disait "tous ces climats" ou "toutes ces situations" – qui peuvent être représentatives, répétables et qui dessinent une sorte de nuancier pouvant décrire le territoire. Car, comme nous le disions, "La métropole est déjà là." Nous affirmions qu'il fallait la "stimuler".

Les gens qui posaient les questions déclaraient : "Maintenant, la métropole est inadaptée. Dessinez-nous celle qui va marcher après le protocole de Kyoto." On leur répondait : "Mais elle est déjà là, il y a des gens qui y habitent, qui travaillent, il y a des routes, des monuments..." Nous exprimions ce que tout le monde dit maintenant, à savoir qu'il fallait juste révéler la condition métropolitaine latente de tous ces espaces, donner du sens et faire projet avec cet existant, en l'adaptant, en le reliant, en le transformant, certes, mais pas en le redessinant de fond en comble.

● ● ●

Au delà du réaménagement des Courtilières à Pantin, le trio a proposé de mener une réflexion sur un territoire plus vaste.

Grand Prix de l'urbanisme

FD. : La consultation portait sur “la métropole du XXI^e siècle de l’après-Kyoto”. Est-ce qu’une métropole peut ou non être durable ? La vision aurait pu pousser vers l’idée de travailler sur un modèle, comme le proposait l’équipe de Richard Rogers, ou comme ce qu’avait pu proposer Norman Foster pour l’extension de Shanghai au milieu des années 1990, en affirmant que “la ville, doit se construire avec des satellites.” Peut-être attendait-on de nous qu’on propose une sorte de nouveau diagramme de Howard pour organiser une métropole ? Nous avons répondu en observant un grand nombre de métropoles du monde et en constatant que “chacune contient en elle-même les solutions de sa propre durabilité.”

À l’échelle francilienne nous avons analysé ces lieux et ces situations en considérant leur potentiel métropolitain. Nous parlions beaucoup de déplacements, de mobilités. Nous nous sommes inspirés de Tokyo, où la métropole et le transport entretiennent un rapport organique, consubstantiel aux modes de vie. Finalement, il est ressorti de toute la réflexion sur le Grand Paris un plan de transport, ce qui est essentiel et fondateur, mais insuffisant.

■ ■ Vous avez poursuivi vos réflexions à l’échelle de l’agglomération avec le Grand Bruxelles...

D.K. : Le maître d’ouvrage était la Région de Bruxelles. La question portait sur le déséquilibre est-ouest à Bruxelles – avec un Est riche et un Ouest très pauvre – et les outils que la Région pourrait mettre en place pour trouver un nouvel équilibre. La Région faisait alors des “contrats de quartier” à l’Est et des master plans dans le quartier européen, avec des stars internationales. Nous leur avons affirmé : “Tant que ces deux documents traiteront deux territoires, qui sont à 500 mètres l’un de l’autre, avec deux procédures radicalement différentes, vous créez vous-mêmes des déséquilibres.”

Nous avons plutôt travaillé sur ce que nous avons appelé “iconic urban fabric”, des fragments urbains iconiques. C’est une sorte d’hybridation, d’assemblage d’un espace public, d’un bout de paysage, d’un bâtiment public qui tout d’un coup devient un lieu d’identification. Bruxelles apparaît comme une ville chaotique et grise.

Mais ce sont ces quartiers très divers et ces situations qui la constituent. Nous avons dit “pour faire le Grand Bruxelles 2040, il faut juste continuer à penser ces fragments.” On les avait définis comme l’alliance de trois thèmes, l’hydrographie et la topographie – Bruxelles n’est pas une ville plate –, le transport et les mobilités et leur caractère “iconique”.

Aujourd’hui, en collaboration avec l’agence bruxelloise 51N4E, nous travaillons sur la réhabilitation du World Trade Center de Bruxelles, deux tours noires posées sur un socle en béton

ou n’étant pas à la bonne échelle, en trouvant leurs potentiels. Alors qu’il est habituel de casser ou de remettre les dalles au niveau du sol, notre approche consiste plutôt à imaginer comment on pourrait les accompagner vers leur propre recomposition.

FD. : Nous n’avons jamais fait d’urbanisme d’extension !

Ce qui nous intéresse et nous stimule, c’est plutôt de prendre des choses qui existent et de les transformer et les adapter.

■ ■ Est-ce la démarche que vous avez proposée dans le cadre du projet urbain Fives Cail à Lille – Hellemmes ? Il s’agissait de réaménager le site d’une ancienne aciérie occupé par une série de grandes halles qui semblaient vouées à la destruction.

C.P. : Dès la première réunion nous avons soutenu “la démolition n’est pas un préalable !”...

D.K. : Alors que le programme consistait à tout faire tomber. Éventuellement on pouvait garder une des halles pour faire un écomusée, en souvenir de l’Internationale socialiste qui aurait, paraît-il, été fondée là.

De notre côté, nous avions l’intuition que si on ne démolissait pas toute cette masse de bâtiments, elle pouvait absorber toutes sortes de programmes qu’on ne connaissait pas encore. Et de fait, il y a eu un projet de lycée européen d’hôtellerie, à l’emplacement de ce qui devait accueillir un projet de Musée de l’homme, abandonné au profit du Louvre-Lens. Cela a permis de tirer parti de l’une des halles pour en faire un passage couvert, avec des commerces, des cafés...

C.P. : Nous avons également beaucoup travaillé à rendre visible la place de l’eau dans le projet à partir d’une idée originale de Pascal Cribier, qui rêvait de transformer l’usine en une usine des eaux. “Ce qui est intéressant avec toutes ces toitures des halles, leur expliquait-on, c’est qu’elles forment un gigantesque parapluie, et potentiellement une réserve d’eau énorme.”

■ ■ Vous avez été retenus pour une étude autour du quartier de la Part-Dieu à Lyon. Vous y avez suggéré que la gare devait être un lieu ouvert, un passage, presque un espace public...

FD. : La Part-Dieu, c’est une gare, un centre commercial, des immeubles de bureaux posés au bord des rails. En



Dans le quartier de la Part-Dieu, à Lyon, les architectes développent un concept d’aménagement baptisé “le sol facile”.

rose. Nous en avons fait un objet urbain mixte, hybride, qui absorbe l’espace public en créant entre les tours une énorme serre permettant aux gens qui sortent de la gare du Nord bruxelloise de la traverser pour aller vers le canal. C’est un bâtiment mais nous le dessinons comme un projet urbain.

C.P. : Nous abordons les grands ensembles ou les dalles, à la Défense, comme à la Part-Dieu, en nous intéressant à ces objets, en déchiffrant ces ensembles architecturaux, que beaucoup considèrent comme contre nature

2009, la Communauté Urbaine de Lyon (aujourd'hui Métropole) a décidé de lancer une réflexion sur le quartier alors que les bureaux commençaient à vouloir se transformer, et que Gares & Connexions souhaitait agrandir la gare. Nous avons été retenus lors de la consultation, avec une sorte de vision très libre : aucune contrainte, aucun programme, il n'y avait pas trop de périmètre. Cette liberté a duré assez longtemps pour mettre en place les prémices du projet et les bases d'un travail de coproduction avec les acteurs impliqués. Nous avons ainsi réussi à "contenir" et faire évoluer le projet d'extension de Gares & Connexions pour préserver et agrandir l'esplanade devant la gare, tout en ouvrant de nouveaux accès aux quais depuis un passage existant sous les voies ferrées.

■ ■ Dans le quartier de la Part-Dieu vous avez développé un concept d'aménagement que vous avez baptisé le "sol facile", de quoi s'agit-il ?

F.D. : À la Part-Dieu, il y avait quelque chose de perceptible physiquement. Il était pénible d'y marcher, avec des blocs de béton partout, des voitures, c'était rugueux ! Le "sol facile", n'est pas un sol orthonormé, on peut prendre la diagonale, aller un peu dans toutes les directions, puisqu'on est dans un espace de flux. Les différentes couches d'aménagement ne sont pas nécessairement coordonnées dans une grille, mais elles ont chacune leur autonomie, qui autorise les arbres, les équipements urbains... Il est confortable, il permet la végétalisation.

Le "sol facile" ne doit pas être limité par les périmètres publics-privés, le quartier est en trois dimensions. C'est un sol un peu "pervasif"; il s'étend, il envahit, il rentre partout, à la Part-Dieu on peut pratiquer le quartier dans les rues mais aussi traverser le centre commercial. Ce qui est intéressant dans cette architecture de dalles, c'est l'effacement des limites ! Notre message porte sur l'ouverture : "Si on enferme la gare et le pôle d'échanges, ça ne fabrique rien du tout, juste un espace de stress et d'embouteillages".

■ ■ Chapelle International est aussi un magnifique bout de ville, avec des

contraintes multiples, et là aussi vous avez répondu à une question qu'on ne vous avait pas posée, avec le concept de Soho ?

D.K. : Initialement le toit de la halle logistique qui compose l'essentiel du quartier de la Chapelle allait être surélevé de bâtiments devant protéger les futurs logements des bruits du train, en occultant la vue vers Paris. On a fait le contraire en affirmant que c'était un peu idiot de ne pas prendre la vue, de ne pas prendre la lumière, de ne pas regarder Montmartre, que ça n'avait aucun sens d'adresser les bureaux sur la voie ferrée et qu'il valait mieux les adresser sur la ville. On a donc plutôt mis les bureaux sur le boulevard circulaire. On a dit qu'on gardait la halle logistique, mais qu'on

Des rencontres décisives

Caroline Poulin et Djamel Klouche ont fait leurs études d'architecture ensemble à l'école "Paris-la Seine", dans l'atelier de la rue Jacques-Callot, où enseignait un jeune professeur, Pascal Perris, qui préparait une thèse sur Jean Dubuisson. Puis, à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales ils ont rencontré dans leur promotion du DEA un des premiers associés de l'agence, Eymeric de Montauzon...

Après l'EHSS, Djamel Klouche a intégré l'un des DESS de Sciences-Po, où il a à nouveau fait une rencontre décisive, à savoir François Decoster, mais aussi Pierre Ramond, aujourd'hui à la direction de la prospective de l'agglomération de Cergy. ■ M.L.

faisait au-dessus un grand espace public suspendu qui regarde un parc, des terrains de sport, la vue à l'ouest. Et, plutôt que du logement horizontal, on a fait du logement plus vertical, tourné à 42° – d'ailleurs ça s'appelait "42°" – vers Montmartre. On y retrouve les SoHo, – Small office, Home office – ils se composent d'un espace de travail, un bureau, un local d'activités ou un atelier... situé au rez-de-chaussée, associé à un logement au R + 1. La commission technique a bien failli ne pas vouloir nous entendre, nous jugeant "hors sujet". Aujourd'hui cette idée de "socle actif" sur lequel repose les immeubles de logements est très largement répandue.

■ ■ Dans vos interventions, vous montrez régulièrement le plan Nollí – un plan de Rome dessiné par l'architecte italien Giambattista Nollí (1701-1756) – qui présente des espaces privés, des palais, des églises, comme un prolongement de l'espace public, ouverts à la promenade et à la vie. Mais aujourd'hui, avec les digicodes, la Covid, Vigipirate, cette conception d'une ville "ouverte" dans toutes ses composantes est malmenée. Pensez-vous que cela va avoir une influence sur la ville et sur la manière de la faire ?

D.K. : En présentant notre projet pour le concours de ville-port au Havre, nous avons proposé l'image d'une ville très ouverte sur un périmètre plus large que celui de la question du concours. À Antoine Rufenach qui s'en étonnait, nous avons répondu : "On ne fait pas la ville des digicodes."

F.D. : Autour de la gare de la Part-Dieu, il y a deux traversées très éloignées, les voitures et les piétons peuvent passer sous les rails. Mais la gare demeure un passage essentiel pour traverser entre l'est et l'ouest, aussi la ville paie une quote-part d'entretien à Gares & Connexions, parce qu'une certaine proportion du public qui passe par là n'a rien à voir avec le train.

D.K. : ...Et je pense que la Covid a plutôt montré qu'on veut plus d'ouverture, plus de partage, plus de mutualisation. Or on ne peut pas mutualiser des choses fermées. Aujourd'hui, le mot "commun" est devenu à la mode. Nous sommes probablement les premiers à l'avoir écrit dans un rapport sur 50 000 logements à Bordeaux, avec la formule "du public au commun".

Toute notre société aspire aujourd'hui à plus de commun. Le commun, c'est l'ouverture. L'enjeu est de faire en sorte que ces restrictions imposées par la conjoncture ne se consolident pas dans une forme d'architecture défensive. L'architecture peut rester ouverte.

■ ■ Vous êtes trois, avec un nouvel associé, l'architecte Alessandro Gess, et 25 professionnels qui vous entourent. Travaillez-vous également en équipe pluridisciplinaires ?

C.P. : Toujours en équipe, et depuis toujours ! Avec parfois des gens dont les compétences ne sont pas directement liées aux questions posées par les cahiers des charges, ce qui permet d'élargir encore la vision que nous avons des choses. ■

Propos recueillis par
Marc LEMONIER