

6 Françoise Fromonot & David Leclerc
Bernard Tschumi pour quoi faire ?
28 Jean-Philippe Antoine
Joseph Beuys "pour le présent"
42 Éric Alonzo
Ceci n'est pas une place
64 Antoine Viger-Kohler
Porte de Bagnolet

le visiteur

ville, territoire, paysage, architecture

86 Luc Baboulet
Le paysage, la Loi et l'habitude
106 Jean-Marc Besse
J. B. Jackson et la géographie humaine
130 John Brinckerhoff Jackson
Cinq essais sur le paysage
192 Marc Treib
L'étoffe d'un sage

Porte de Bagnolet

Antoine Viger-Kohler

Dans l'imaginaire et la sensibilité des citadins contemporains, les grosses infrastructures, pourtant si familières à la plupart d'entre eux, ne font pas bon ménage avec la ville. Considérées comme des nuisances ou comme des maux nécessaires, elles sont rarement regardées et appréciées pour ce qu'elles sont ou pour ce qu'elles pourraient être. La seule chose qu'on leur demande est souvent de se faire les plus discrètes possibles, voire de disparaître, quitte à user,



Arrivant par l'autoroute A3, l'automobiliste découvre une entrée monumentale dans Paris : le pôle de la porte de Bagnolet, 1976, fonds Lana.

pour les escamoter, des simulacres les plus ridicules. Dans ce climat, les situations urbaines où la présence de ces infrastructures s'impose de la façon la plus forte provoquent un sentiment de révolte, de contrition ou de consternation. Si ces différentes attitudes critiques sont trop souvent justifiées, il leur arrive

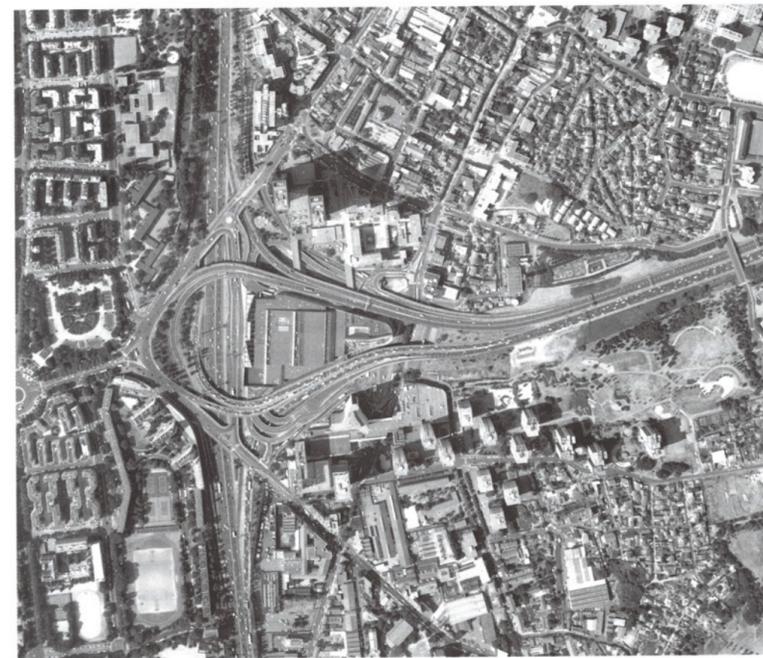
Antoine Viger-Kohler est architecte. Cet article est issu d'une étude détaillée de la porte de Bagnolet menée par l'auteur en 1998 et 1999 dans le cadre du diplôme collectif de l'association Tomato (écoles d'architecture de Marne-la-Vallée et de Paris-Belleville) sur le boulevard périphérique parisien.

aussi de préjuger et de s'exercer à mauvais escient. Surtout, elles ont l'inconvénient majeur de nous indisposer à l'égard de ces situations et de nous rendre aveugles à leurs qualités éventuelles ou possibles. Pour le dire en un mot, elles ne sont pas « constructives ».

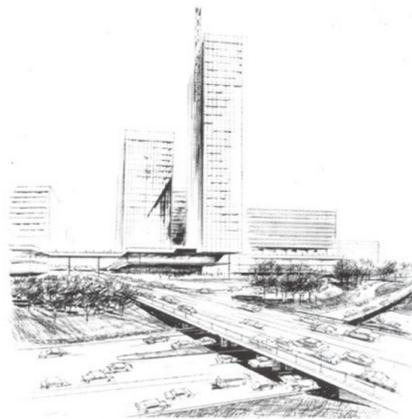
En proposant la visite d'une situation fameuse à Paris, couramment assimilée à ce que la rencontre de la ville et des infrastructures peut produire de pire, nous souhaiterions montrer au contraire comment le projet qui l'a constituée est justement exemplaire d'une démarche constructive qui cherche à faire la ville en assumant les infrastructures plutôt qu'en les refoulant. L'information ne valant pas critique, le jugement du visiteur sur cette situation urbaine ne changera pas nécessairement du tout au tout. Notre but est néanmoins de l'éclairer.

EN VOITURE

En arrivant à Paris par l'autoroute A3, l'automobiliste qui longe le parc départemental du Val-Fleuri découvre brusquement, en léger contrebas, le pôle de la porte de Bagnolet. Le nombre de tours qui s'alignent de part et d'autre de la voie rapide est impressionnant. Sur la droite apparaît l'emblème de ce paysage



Le pôle de Bagnolet, photographie aérienne, 1988.



Le pôle de Bagnole, perspective, Serge Lana, architecte, 1967.

Serge Lana en 1967



monumental : les tours Mercuriales, deux fois trente étages d'acier et de verre scintillant sous la lumière. Progressivement, l'autoroute se scinde en deux voies distinctes et laisse émerger l'imposant bâtiment commercial qui prend place au milieu de l'échangeur. Avec à gauche le centre commercial pour ligne d'horizon, les Mercuriales à droite et la tour Eiffel en fond de tableau, Bagnole affiche clairement sa position de porte de ville.

Si le paysage de cette entrée de Paris est devenu familier, les circonstances qui l'expliquent restent largement ignorées. Il résulte d'un long processus dont l'amorce remonte aux débuts des années soixante, avec la construction de l'« antenne de Bagnole », branche Est de l'autoroute du Nord reliant Paris et Lille. L'arrivée de cette autoroute fut associée à une opération de rénovation urbaine considérable sur le territoire de la commune : entre 1964 et 1976, la porte de Bagnole, avec son urbanisme de faubourg, est transformée en pôle économique d'envergure régionale. Sur un périmètre de quarante hectares, la réalisation de ce pôle a associé en un projet global la nouvelle infrastructure voulue par l'État et la rénovation urbaine souhaitée par la municipalité de Bagnole. L'échangeur situé au milieu de ce pôle a longtemps été un nœud difficile à résoudre. Il a fallu inventer pour lui un type d'équipement qui négocie le contact physique entre l'autoroute et la ville existante, en assurant la transition entre un mode de déplacement (la voiture) et un autre (les transports en commun). Premier échangeur multimodal en France, il a symbolisé pendant les seize années qu'a duré sa gestation la difficulté d'instituer cette connexion de manière fluide. En 1976, il n'était encore que partiellement construit et constituait un lieu délaissé soumis à de fortes nuisances. Il a fallu attendre 1988 pour voir son achèvement et le remaniement de sa programmation. Aujourd'hui, cet équipement complexe articule de manière exemplaire l'usage de la rue et celui de l'automobile.

Un architecte, Serge Lana, a été l'acteur principal du projet tout au long de la mise au point de ce morceau de ville. Praticien méconnu, il fait partie de ceux qui ont beaucoup construit sans avoir été reconnus par l'histoire de l'urbanisme français¹. Confronté à la rupture de la continuité territoriale qu'engendre l'implantation d'une infrastructure de déplacement, il a mené à Bagnole une réflexion qui a porté autant sur la programmation d'un site que sur la concrétisation d'un projet. Aujourd'hui, le pôle pourrait bien faire figure de modèle dans la recherche pour associer infrastructure et projet urbain. Cet article propose donc de revenir sur cette opération exemplaire, et d'en dégager les enseignements pour d'éventuelles interventions dans des situations similaires. Il s'appuie sur une série d'entretiens avec Serge Lana et sur une partie des archives inédites qu'il a bien voulu mettre à notre disposition.

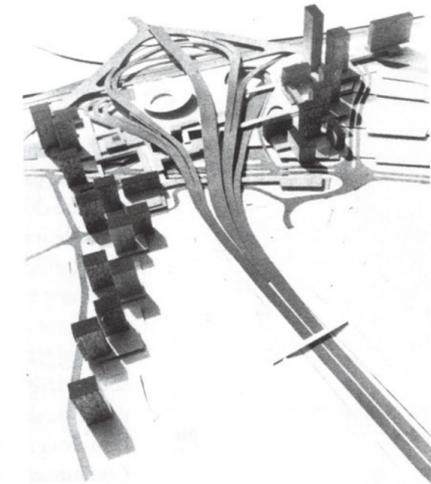
VISION EN DÉPLACEMENT

La découverte de Bagnole depuis l'autoroute éclaire les hypothèses qui ont guidé les choix d'aménagement de l'ensemble du pôle. Avec l'arrivée de l'infrastructure, en 1964, la porte de Bagnole est devenue quotidiennement visible pour des milliers de véhicules². L'équipe de concepteurs regroupée autour de Lana a rapidement compris que l'intégration du projet dans le site était liée à sa perception en mouvement. L'agencement des bâtiments, leur taille, la dimension de l'échangeur s'adressent aux vitesses accélérées. La forme de la tour s'est imposée pour la plupart des édifices, car la vision en déplacement ne remarque que les éléments forts. Peu importe que ces prismes abstraits contiennent des logements, des bureaux ou des chambres d'hôtel ; leur image doit être imposante et participer à la composition d'ensemble. La forme élancée d'une tour fait automatiquement d'elle un objet monumental qui dégage le paysage architectural alentour. L'œil saisit d'un coup la grande dimension qui naît de l'addition des tours et la tension qui se crée entre les éléments visibles. La configuration topographique dicte certaines positions clés, et l'ajustement de l'importance relative des masses permet d'obtenir un équilibre d'ensemble. L'urbanisme du pôle est donc composé à partir du point de vue automobile — une recherche qui s'inscrit dans une préoccupation d'époque et rappelle les études menées au même moment par Robert Venturi ou Kevin Lynch sur la ville américaine³. Pour Lana, l'échangeur est « un estuaire avec une arrivée, un départ et, au milieu, une île ».

CONTINUITÉ DU SOL

Il est aujourd'hui difficile de cerner avec précision le périmètre du pôle : l'opération a respecté le tracé des rues et préservé la continuité urbaine. Si la Défense s'est construite au même moment sur une dalle qui abrite circulations routières et parkings, les architectes de la porte de Bagnole ont choisi de s'abstraire le moins possible du sol naturel et de profiter de son relief. Ils y ont enterré les parkings afin qu'ils deviennent « de grands emmarchements qui suivent le terrain ». Seul le vocabulaire architectural permet aujourd'hui de dater les bâtiments, pour peu qu'on les approche. Les prismes abstraits entrevus à grande vitesse redeviennent alors des logements, des bureaux, des hôtels et des équipements. Malgré son envergure, ce quartier récent ne constitue pas une rupture dans le tissu ancien de Bagnole : au souci de rendre le projet cohérent pour l'automobiliste s'est conjuguée la volonté d'articuler cette composition monumentale avec son environnement immédiat.

Le pôle de Bagnole, maquette, Serge Lana, architecte, 1964.



L'inscription du projet dans le site et son rapport à la voirie existante, photomontage, Serge Lana, architecte, 1964.

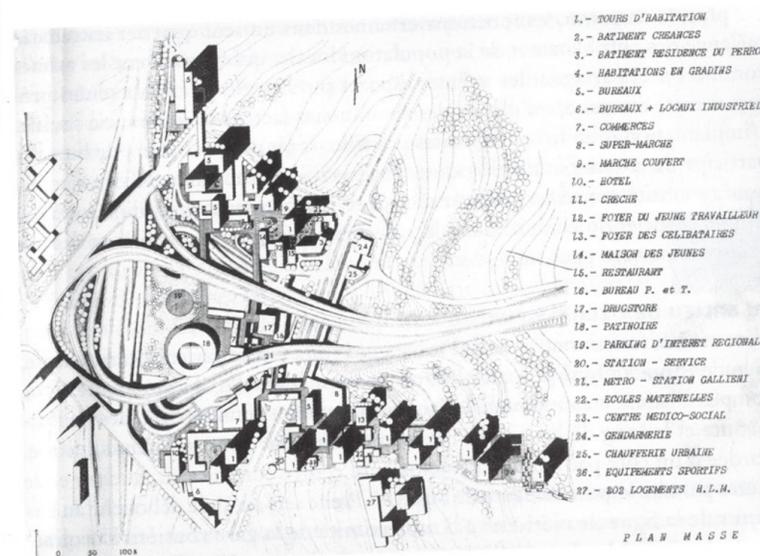


L'insertion de cet imposant programme supposait la démolition d'une grande partie des constructions présentes sur le périmètre concerné. Lana a choisi d'assumer cette décision radicale, qu'il revendique encore aujourd'hui, affirmant « qu'il n'y a pas de quoi faire un drame de la table rase si elle est nécessaire » et que « la démolition et la reconstruction des villes sur elles-mêmes constituent leur manière d'être ». Il fallait toutefois réunir les conditions pour que la greffe du nouveau quartier « prenne » sur le reste de la ville. Pour cela, Lana et son équipe ont respecté « certains éléments de permanence autour desquels la ville s'est constituée et qui l'ont chargée de significations ». L'avenue Galliéni, voie commerçante autour de laquelle le Bagnolet ancien s'était développé, a servi d'épine dorsale au projet. Son activité a été maintenue, ce qui facilite aujourd'hui le franchissement de l'autoroute sous l'échangeur tout en conservant à la ville son identité. Pourtant, l'avenue a dû s'adapter au fonctionnement du pôle Piétonne au début du siècle, elle est devenue le prototype même de l'artère commerciale à l'échelle de l'automobile : les petits commerces ont été remplacés par des grandes surfaces dont la sphère d'influence ne se limite pas à la commune seule; le gabarit de l'avenue est passé de douze à vingt-huit mètres; enfin le principe de la mitoyenneté a été abandonné au profit de l'agencement discontinu des grands commerces. Mais si son profil s'est profondément transformé, l'avenue conserve pourtant son rôle structurant grâce à la continuité commerciale essentielle qu'elle établit.

LE PÔLE COMME QUARTIER

En déambulant sur le périmètre couvert par l'opération, on réalise qu'il forme un véritable quartier où se mélangent les fonctions et les rythmes de vie. Pris entre des flots ininterrompus d'automobiles, le pôle de Bagnolet est un environnement vivant, animé, où les hôtels, les bureaux et les commerces assurent une activité permanente. Si les portes de Paris sont souvent dédiées exclusivement à l'automobile, Bagnolet fait plutôt figure d'exception. La volonté de « tirer parti des infrastructures plutôt que de subir leur présence » a guidé l'équipe de Lana dans ses choix programmatiques. La construction de l'autoroute ayant placé Bagnolet dans une position attractive sur l'échiquier économique régional, on a donc pris la décision d'implanter des surfaces de bureaux et de construire plusieurs hôtels pour créer un pôle économique à la jonction des réseaux⁴.

La porte draine quotidiennement un trafic moyen d'environ 180 000 véhicules. En redistribuant les flux à l'intérieur de Paris comme de Bagnolet, l'échangeur offre à tous les bâtiments une desserte remarquable. On sait que la qualité d'une zone d'activités tertiaires se mesure à sa facilité d'accès pour un grand nombre de personnes résidant à différents endroits. Or, aujourd'hui, seuls 5 %



Le pôle de Bagnolet, plan-programme, Serge Lana, architecte, 1967.

des emplois tertiaires du pôle sont occupés par des habitants de Bagnolet. Plutôt que de subir perpétuellement le flux des échanges, la porte profite donc largement de sa situation.

On pouvait craindre que le pôle devienne une cité financière dont le fonctionnement, même lié aux réseaux de transports, demeurerait indifférent à son contexte. Au contraire, la présence de logements sociaux, de commerces de proximité et d'équipements au milieu des tours de bureaux le fait appartenir à Bagnolet. Lana a compris qu'une zone d'activités qui profite des réseaux de transports ne fabrique pas à elle seule un quartier vivant : elle se remplit aux heures de bureaux et laisse un désert après six heures du soir. Si le rythme du pôle n'était pas devenu celui de la localité, l'effet de coupure de l'autoroute dans le tissu préexistant se serait reporté sur la limite du quartier d'affaires. Pour articuler les infrastructures et la ville existante, le pôle mélange les fonctions urbaines. Depuis le lancement de l'opération, la porte de Bagnolet n'a cessé de se développer en préservant cette mixité qui constitue pour les entreprises une valeur ajoutée. La diversité du tissu urbain et des services offerts, l'ambiance du quartier jouent en faveur du pôle lorsque celles-ci cherchent où s'implanter. Leurs employés ont le choix des restaurants pour déjeuner et peuvent faire quelques courses en sortant du travail. De leur côté, les commerçants et les restaurateurs bagnolétais profitent de cette proximité. Les pratiques liées aux bureaux et celles liées aux activités locales de service sont ainsi entrées en symbiose.



L'échangeur de la porte de Bagnolet en 1970, fonds Lana.

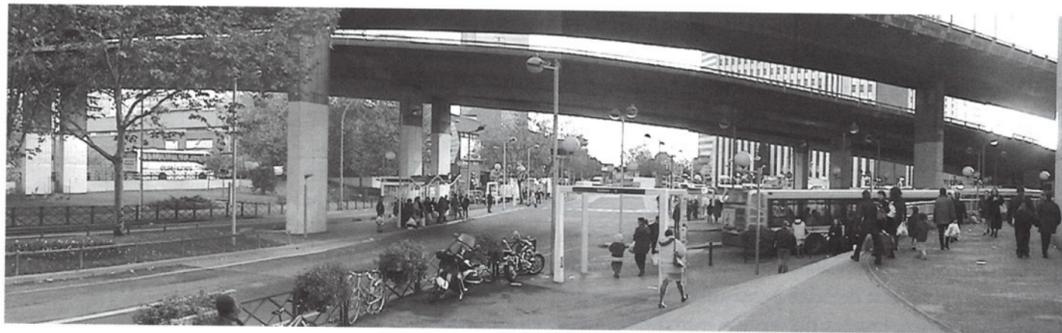
De plus, la diversité des fonctions urbaines dans un seul quartier entraîne le mélange des cols blancs et de la population locale, qui fréquentent les mêmes commerces et partagent les mêmes espaces publics. Serge Lana a tenu à préserver cette diversité, qu'il considère comme un facteur d'intégration sociale. L'implantation d'un foyer de jeunes travailleurs au pied des tours de bureaux participe de ce combat idéologique. Chaque fois que c'était possible, l'architecte a souhaité « concilier activité créatrice et lutte contre la ségrégation sociale ». Il aime rappeler qu'aujourd'hui « le pôle de la puissance financière est devenu un espace partagé par tous ».

AU MILIEU DE L'ÉCHANGEUR

Découvrir le fonctionnement de l'échangeur reste une expérience surprenante. Lieu de contact physique entre l'infrastructure et la ville, il s'apparente à une pompe qui alimente sans cesse les activités du pôle. Sous les bretelles de l'autoroute et le long de l'avenue s'est formée une place constamment animée. Bordée d'un côté par l'entrée principale du centre commercial Auchan et de l'autre par une importante gare de bus RATP, elle sert aussi de débouché au terminus de la ligne de métro n° 3. La proximité de la gare routière Eurolines donne le matin à la place Galliéni son caractère cosmopolite : les voyageurs se mélangent à ceux qui viennent travailler. Le soir, l'activité ne diminue pas. Entre ceux qui attendent l'autobus et le va-et-vient des gens venus faire leurs courses par les transports en commun, la place est un lieu vivant quelle que soit l'heure. L'infrastructure qui passe au-dessus des têtes ne semble pas perturber cette agitation et la RATP est même venue loger ses guichets contre les bretelles. Les toboggans des voies rapides servent d'abri tantôt aux cabines téléphoniques, tantôt aux arrêts de bus.

La légèreté de l'échangeur, conçu en dalles de béton précontraintes, minimise autant que possible l'impact des voies rapides sur la chaussée communale.

L'échangeur de la porte de Bagnolet en 1998



Architectes et ingénieurs se sont concertés pour que l'ouvrage d'art s'intègre au projet tout en répondant aux impératifs techniques⁵. Le dessin des bretelles a fait l'objet d'une étude rigoureuse. En imposant un parcours aérien pour le tronçon d'autoroute entre le parc régional et le boulevard périphérique, l'équipe de Lana a préservé le tracé perpendiculaire de l'avenue Galliéni, qui passe sans encombre sous l'infrastructure en pont. La quantité de lumière qui descend jusqu'au cœur de l'échangeur est surprenante. Malgré la largeur des voies, le passage sous l'ouvrage de béton ne constitue pas une expérience traumatisante pour le piéton. La dalle de l'autoroute a été divisée en deux bretelles qui sont désolidarisées en coupe pour laisser passer la lumière et rendre moins sombre son franchissement au niveau du sol. Il était même prévu d'ornez les sous-faces, mais l'abandon du chantier, en 1971, a finalement privé l'ouvrage de cette originalité.

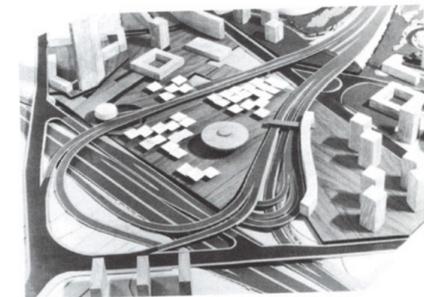
L'ÉCHANGEUR COMME ÉQUIPEMENT

La spécificité de cet échangeur est surtout d'avoir été conçu comme un équipement urbain. Pour Lana, « dès le départ, l'échangeur était un terrain qui devait recevoir un programme ». L'immense socle de béton qui sert aujourd'hui d'assise au centre commercial date de la construction de l'autoroute. Habituellement, un échangeur se définit de manière élémentaire : un nœud sans intersection ni carrefour, qui reçoit les flux automobiles et les redistribue entre différents réseaux de voiries. La plupart de ceux qui ont été construits tout autour de Paris se limitent à assurer leur fonction d'aiguillage : ils n'autorisent pas l'arrêt et envoient sur la chaussée des communes qu'ils desservent un flot ininterrompu de véhicules. La spécificité de l'échangeur de Bagnolet est d'être multimodal : c'est un équipement complexe qui organise l'articulation entre différents moyens de déplacement. Le socle installé entre les bretelles de l'autoroute est un parking dont l'emprise est calculée pour stocker le plus de véhicules possible : 2300 places réparties sur trois niveaux. Associé à un faisceau de transports en commun, il devait à l'origine permettre des connexions fluides entre les modes de déplacement individuels et collectifs, mécaniques et piéton. L'employé venu de banlieue était encouragé à laisser son véhicule dans ce parking d'intérêt régional (PIR) et à prendre l'autobus ou le métro pour entrer dans Paris. Les premières maquettes du pôle montrent qu'un centre sportif entouré de commerces avait été envisagé sur



L'échangeur de la porte de Bagnolet en 1976, fonds Lana.

L'échangeur et le « complexe d'échanges », maquettes, Serge Lana, arch., 1964.



la dalle du parking pour agrémenter l'attente entre les correspondances. Ainsi que le rappelle Lana, « la dissuasion peut fonctionner à condition de proposer plus qu'un simple transfert entre deux modes de transport, d'inclure celui-ci dans un milieu où se passe l'échange ». À l'image de la gare ferroviaire, il devenait enfin possible de faire d'un espace de circulation un lieu de fréquentation.

Malheureusement, les événements prirent un cours imprévu. En 1972, alors que les principales infrastructures — station de métro, gare de bus et parking — avaient été réalisées, le chantier fut interrompu. Les équipements sportifs et les commerces proposés pour la dalle ne sortirent jamais des cartons à dessin. Pendant vingt ans, la dalle du parking est restée désespérément vide, offrant au regard l'aspect d'un grand monolithe de béton aveugle.

1971-1988 : UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

La raison de cette longue déshérence est simple : l'organisme aménageur en charge de l'ensemble du pôle, la Sonacotra, n'intervenait pas sur le terrain compris à l'intérieur de l'échangeur, qui restait propriété de l'État. Les ouvrages indispensables à l'écoulement des flux ayant été exécutés, l'équipement qui devait prendre place au centre des bretelles pour en faire un lieu agréable resta en attente. Dans ces conditions, l'individualisme des automobilistes prévalut : plutôt que d'utiliser le parking d'intérêt régional, payant et sans attrait, et quitte à perdre du temps dans les embouteillages, les banlieusards préférèrent soit rester dans leur voiture, soit laisser celle-ci dans Bagnole, où le stationnement était facile et gratuit. Le cœur de l'échangeur resta désert.

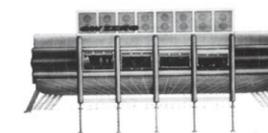
Paradoxalement, au cours de ces vingt années, de nombreux projets proposèrent d'investir cet immense délaissé, le prenant pour cible de rêveries de toutes sortes. Une patinoire, puis un vélodrome y furent envisagés, mais Paris intramuros fut finalement préféré à Bagnole et l'on construisit un palais omnispor-

L'échangeur de la porte de Bagnole en 1972 et 1976, fonds Lana.



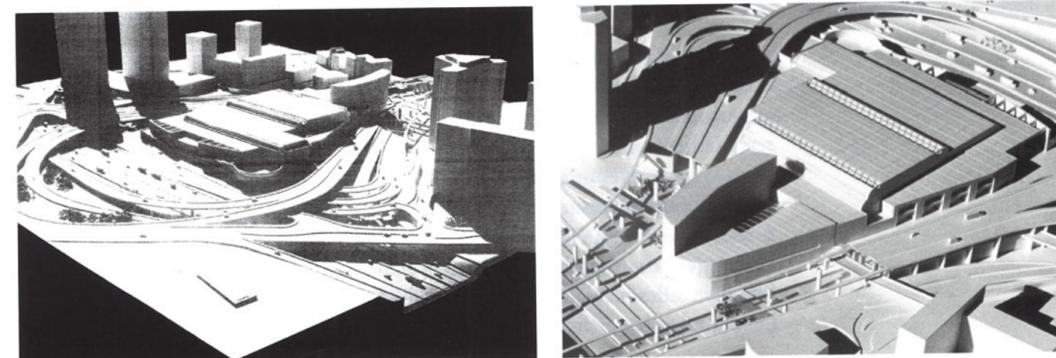
à Bercy. Un concours fut lancé en 1984 pour réaliser ce qui devait être le dixième grand projet de François Mitterrand, une salle de rock au milieu de l'échangeur. Certaines propositions exploitaient l'imaginaire lié à la voiture et à la vitesse, exacerbaient les caractéristiques nuisantes de cet environnement considéré comme hostile. On se souvient de celle de Jean Nouvel : un vaisseau d'acier posé entre les voies, temple du bruit au milieu des nuisances sonores. Ce concours marqua sans doute une étape dans la manière dont l'endroit était perçu. Il contribua à forger une image positive du lieu, même si les intérêts en jeu ou la complexité du site empêchèrent finalement la réalisation d'un projet.

Au début des années soixante-dix, Bagnole pouvait être considéré comme « la Défense du pauvre » ; le quartier était bien desservi et attractif pour les entreprises, mais Lana, tenu pour responsable de l'inachèvement de l'échangeur et des problèmes sociaux que connaissaient ses ensembles de logements, fut progressivement écarté des décisions relatives à l'avenir de la dalle. Pour lui, « tant qu'elle n'était pas aménagée, le projet n'était pas terminé ». Tenace, il sut attendre 1988 pour reprendre la main : accompagné d'un promoteur intéressé et associé à Carlo Natale, un architecte spécialisé dans les centres commerciaux, il réussit à convaincre la mairie d'implanter là le bâtiment que nous connaissons aujourd'hui.



Concours pour la salle de rock de Bagnole, Jean Nouvel, architecte, 1984.

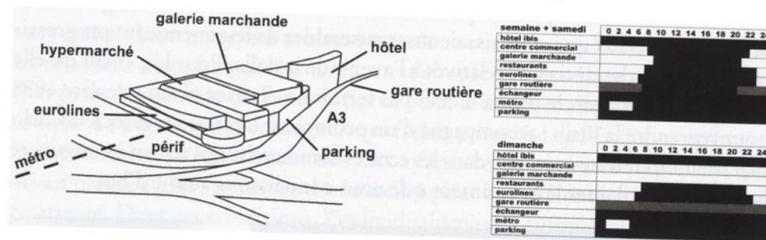
L'échangeur de la porte de Bagnole, maquettes, Serge Lana et Carlo Natale, architecte, 1988.



L'ORGANISATION DE L'ÉCHANGEUR

Aujourd'hui, l'activité permanente qui règne au cœur de l'échangeur fait oublier les désagréments de la présence automobile. Le même phénomène se produit dans les gares ferroviaires où le grouillement des foules, la multitude des commerces et l'ambiance particulière atténuent la brutalité de la présence mécanique, et tendent même à lui donner une dimension poétique. La nature des programmes implantés dans la boucle autoroutière de Bagnole respecte cette règle simple : un lieu qui concentre le maximum de nuisances doit aussi

concentrer le maximum d'activités. Toutes les conditions doivent être effectivement réunies pour attirer le plus de monde possible. L'échec du parking d'intérêt régional a rappelé une autre règle de base : on ne s'arrête au milieu d'un échangeur que si l'on a quelque chose à y faire, d'où la décision d'implanter un centre commercial entre les bretelles. Le programme doit être attractif et assurer une fréquentation continue. Tout est donc fait pour accroître l'affluence. L'intégration de bureaux et d'un hôtel au complexe commercial doit favoriser une occupation continue du cœur de l'échangeur pour qu'il devienne un lieu vivant. La nuit, le flux automobile s'affaiblit, mais ne tarit pas. La place Galliéni n'est jamais livrée uniquement aux voitures. L'hôtel, installé contre la bretelle de l'autoroute, assure une animation minimum quelle que soit l'heure.



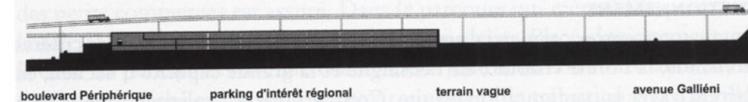
Les différentes entités fonctionnelles, leur répartition dans l'échangeur, et leurs horaires d'ouverture en semaine et le dimanche.

En implantant les deux gares routières (le terminal des autobus et celui d'Eurolines), Lana a encore renforcé le programme lié aux transports et donc augmenté les chances de faire fonctionner cette machine programmatique. Le terminal Eurolines, pris entre le parking et le boulevard périphérique, draine des voyageurs venus de toute l'Europe et fait de la porte un point de convergence à l'échelle nationale. Adossée à la place Galliéni, sous les bretelles de l'autoroute, la gare RATP structure les déplacements de proximité et confère à l'échangeur un rôle central dans le quartier. L'échangeur articule et organise les flux d'échelles locale et globale, ce qui a finalement retourné son statut initial : l'endroit le plus difficile à franchir est devenu un modèle d'interconnexion.

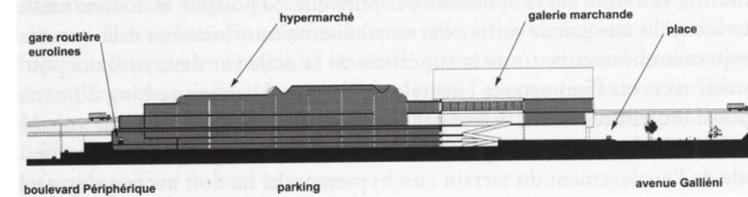
CONGESTION

L'accumulation des fonctions sur le terrain défini par l'échangeur explique la grande dimension du complexe commercial. L'emprise constructible est limitée par les bretelles de la voie rapide : Lana a voulu que la composition en plan se limite à la projection verticale du sol en direction du ciel, afin d'exploiter toute la surface vacante. Cette apparente simplicité fait penser à ce que Koolhaas a décrit dans *New York Délire* et qu'il a théorisé plus tard dans son célèbre « Bigness »⁶. À Bagnole, la taille du bâtiment est si grande qu'elle rend toute volonté de composition superflue. De l'extérieur, la forme ne peut être

1971



1992



Coupes longitudinales sur l'échangeur en 1971 et 1992

appréhendée dans sa totalité, elle constitue plutôt une suite de fragments démesurés. La lecture du plan n'est jamais perceptible. Le répertoire classique de l'architecture, le respect des proportions ou le souci du détail semblent inopérants pour traiter ce genre d'objet; les choix formels deviennent inutiles. D'autre part, les nuisances acoustiques et atmosphériques auxquelles est soumis le cœur de l'échangeur empêchent d'envisager que des activités s'installent hors du complexe : tout espace compris entre le bâtiment et l'infrastructure est résiduel. Pour éviter de créer des lieux inutilisables, il faut inclure toutes les activités dans une grande enveloppe unique. La forme du bâtiment est imposée par la condition du site : c'est celle du vide laissé par l'échangeur. L'invention réside dans la coupe qui résout la complexité de l'enchevêtrement programmatique.

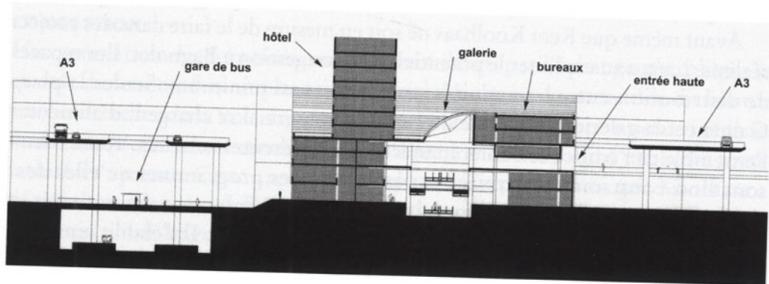
Avant même que Rem Koolhaas ne soit en mesure de le faire dans des projets réalisés, Lana a su exploiter le potentiel de la congestion à Bagnole. Les espaces de distribution entre les activités sont réduits au minimum. Seules la place Galliéni et la galerie marchande du centre commercial se chargent d'alimenter l'ensemble de l'édifice et d'interconnecter ses différentes activités. Toutes deux sont ainsi constamment activées par la densité des programmes qu'elles desservent. Cette concentration prévient le risque d'isolement des activités et entraîne une contamination réciproque des programmes. Il s'établit ainsi une relation dynamique, par laquelle chacun profite de la présence de l'autre. L'intérêt

du bâtiment réside précisément dans cette alchimie où naissent des situations imprévues. Voyageurs internationaux, clients du centre commercial ou simples usagers des transports en commun se côtoient naturellement.

FONCTIONNEMENT

Comme tout centre commercial rentable, Bagnole respecte deux solides critères marchands, la bonne visibilité de l'enseigne et la grande capacité d'accueil, en cohérence avec la configuration du site. Comme aime le souligner Lana, « tout ce qui s'est fait dans l'échangeur est la conséquence de l'échangeur lui-même ». Fortement enclavée et prise dans un environnement bruyant, la dalle du parking était *a priori* le plus difficile des sites. En contrepartie, elle bénéficiait d'une visibilité importante puisqu'elle est encerclée par les bretelles de l'autoroute qui la dominent, et longée par le boulevard périphérique. Sa position était donc idéale pour accueillir une grande surface qui rentabiliserait cette immense dalle vacante. L'hypermarché occupe toute la superficie de la dalle sur deux niveaux pour pouvoir recevoir l'importante clientèle qu'il attire. L'ancien parking d'intérêt régional est naturellement utilisé par les acheteurs, qui y laissent leur voiture pour prendre leur caddy. De plus, le fonctionnement du programme s'accommode de l'enclavement du terrain : un hypermarché ne doit avoir qu'un seul accès pour des raisons de contrôle et de paiement, et son activité interne ne nécessite pas de relation directe à l'environnement extérieur. L'enveloppe de l'hypermarché, dessinée par Natale, a fait l'objet d'un projet à part entière, dissocié de son organisation interne. La peau du bâtiment s'adresse aux automobilistes, elle sert d'enseigne commerciale. Lana, lui, a préféré se charger de l'élaboration du programme et de l'implantation du projet dans l'échangeur.

L'enclavement du terrain et la présence de l'automobile, qui pouvaient *a priori* apparaître comme deux handicaps, sont devenus deux atouts : le premier dissuade l'accès à pied vers la grande surface et évite au piéton de devoir longer une interminable façade aveugle ; la seconde garantit la bonne visibilité du centre commercial.



Coupe transversale sur l'échangeur en 1992

INTERFACE

Les implantations respectives de l'hypermarché et de la galerie marchande procèdent d'une intention commerciale simple : si, venant faire ses courses, le client traverse la galerie avant d'atteindre la grande surface, le bon fonctionnement des petits commerces est assuré. Dans le parcours qui mène à l'hypermarché, la galerie marchande doit toujours venir en premier. Placée logiquement entre la dalle du parking et l'avenue Galliéni, elle joue donc son rôle d'antichambre de l'hypermarché et constitue un environnement de transition entre la ville et l'infrastructure. Puisque son entrée et sa sortie ne sont soumises à aucune contrainte de paiement, elle possède des accès multiples et s'ouvre largement vers la ville. Deux entrées basses la lient à la place et à l'avenue tandis qu'une entrée haute la raccorde à la dalle qui mène aux tours Mercuriales et au centre administratif de Bagnole. Le centre commercial possède ainsi une entrée sur chacun de ses côtés. En relation avec la ville, il est facilement accessible aux habitants du quartier. Durant les heures d'ouverture, il arrive que certains d'entre eux utilisent la galerie comme traverse, entre l'avenue Galliéni et la dalle des Mercuriales. Ce dispositif permet de diffuser l'affluence vers le pourtour de l'échangeur, de telle sorte que le trajet vers l'entrée du centre commercial ne se fasse pas suivant un seul parcours.

Les relations entre la galerie et l'environnement extérieur ne se limitent pas à ses accès. Au pied de l'échangeur, contre la place qu'occupent la gare routière et le débouché du métro, des commerces traversants ouvrent aussi sur la circulation intérieure. Ce dispositif les rend accessibles au public même quand la galerie est fermée, si bien que la place reste un espace public, animé tous les jours. Comme la gare ferroviaire en son temps, l'ensemble du bâtiment joue le rôle d'interface entre la ville existante et le réseau de transports rapides. Côté ville, les nombreuses activités assurent une continuité d'usage jusqu'au cœur de l'échangeur ; côté infrastructure, l'hypermarché répond à la seule présence de l'automobile, et son activité intérieure s'abstrait de l'environnement urbain. La galerie marchande, elle, connecte les deux systèmes.

ARCHITECTURE ET INFRASTRUCTURE

Alors qu'elle est adossée au boulevard périphérique et coupée en deux par l'autoroute A3, la porte de Bagnole est un quartier vivant, dont le dynamisme profite à l'ensemble de la commune. Pour celui qui y travaille, vient y faire ses achats ou y séjourne, elle constitue indéniablement une réussite de par les usages qu'elle suscite. L'installation du complexe commercial au milieu de l'échangeur illustre bien la manière dont les concepteurs de cet étonnant projet ont su retourner les contraintes d'un site voué à l'automobile pour en faire un centre d'attraction régional.



Le pôle de Bagnolet en 1998

La recherche qu'a menée Serge Lana pendant trente ans s'est focalisée sur l'articulation entre les réseaux de transport et la ville; elle l'a amené à inventer un nouveau type d'échangeur. D'emblée, son refus de considérer l'ouvrage d'art comme un simple élément de redistribution des flux l'a poussé à en faire un véritable équipement capable de s'accommoder de la proximité des voies rapides et de s'intégrer dans le tissu existant. Ce tour de force impliquait d'associer infrastructure et architecture. D'un côté, les bretelles de l'échangeur sont venues délimiter un terrain, à l'écart du reste de la ville et à l'intérieur duquel la programmation et la démesure formelle ont pu trouver une grande liberté d'expression. De l'autre,

l'activité générée par le complexe commercial a permis de civiliser l'échangeur et de rendre tolérable sa présence dans le quartier. L'un est venu justifier la présence de l'autre. En transformant la porte en pôle, cet aménagement démontre qu'un projet urbain peut s'appuyer sur le potentiel des réseaux de déplacements, pour peu qu'il propose une réflexion stratégique basée sur la programmation comme sur la conception. Pourtant, l'architecture de la porte de Bagnolet n'échappe pas aux faiblesses de l'époque qui l'a vu naître, qui construisait massivement, souvent sans qualité. Pour celui qui ne fait que la traverser, elle témoigne peut-être de ce que la civilisation de l'automobile produit de béton et de bruit. Il reste que cette expérience aura ouvert la voie, dans des conditions expérimentales, à une réconciliation possible entre la circulation mécanique et une forme contemporaine d'urbanité.

A. V.-K.

NOTES

1. Associé à Richard Dubrulle, Serge Lana a notamment été chargé de l'aménagement de l'îlot Bièvre à Paris : opération remarquable, achevée en 1969, qui constitue le prolongement de la rénovation de l'îlot insalubre n° 13.

2. Le premier tracé d'autoroute remonte aux années 1940-1941. Devant les difficultés causées par l'envergure des travaux, par le contexte politique et par la nécessité d'exproprier de nombreux habitants, le projet avait été mis en attente. En 1960, le premier tronçon du boulevard périphérique fut inauguré et le projet d'antenne relancé. À l'issue d'une bataille politique, un compromis fut passé : Bagnolet accepta le passage de l'autoroute sur son territoire moyennant un certain nombre de contreparties et de garanties. La ville devait faire face à de nombreux mal-logés, et l'État s'engagea à financer une partie des logements à bâtir. Il fut également décidé que la ligne de métro n° 3, qui passait place Gambetta et dont le tracé avait été dévié vers la porte des Lilas, serait prolongée jusqu'à la porte de Bagnolet.

3. Lana effectuera avec Alfred H. Milh un voyage d'études à Dallas au début des années soixante-dix, juste avant la construction des tours Mercuriales.

4. Il fallut cependant trois ans (de 1964 à 1967) à Lana et le soutien de Jean Dubuisson pour obtenir l'accord du CAU, nécessaire au lancement de son projet. À l'époque, l'idée d'implanter des bâtiments à proximité immédiate des infrastructures restait difficile à faire accepter.

5. Georges Pébereau fut l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées responsable du projet d'infrastructure. Pierre Richard se chargea de la conception de l'échangeur en dalles de béton précontraintes avant de devenir le directeur scientifique du groupe Bouygues.

6. « Bigness, or the Problem of Large », OMA, Rem Koolhaas et Bruce Mau, *SMLXL*, 010 publishers, Rotterdam, 1995, pp. 494-517.