

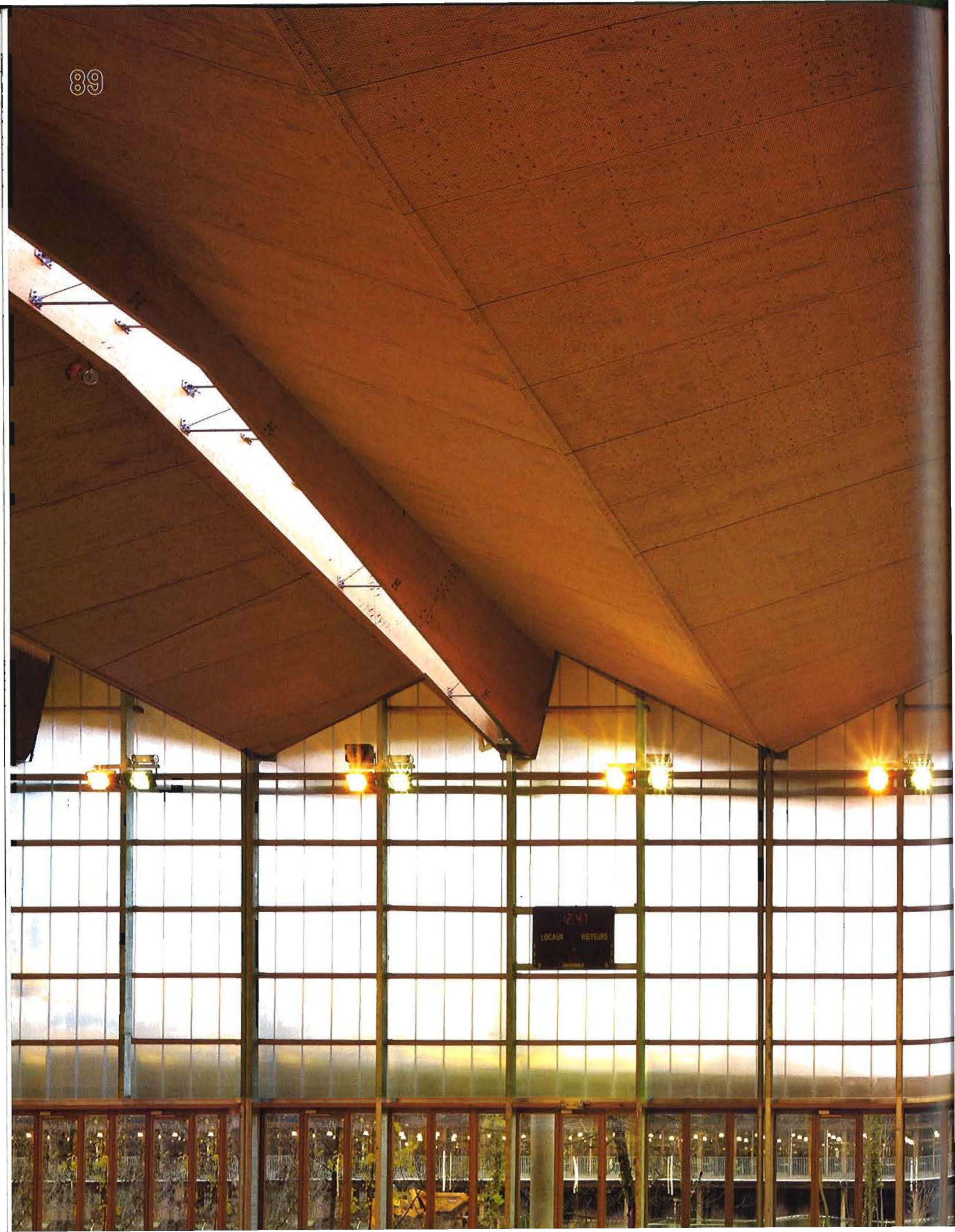
**amc**

**2008  
UNE ANNEE  
D'ARCHITECTURE  
EN FRANCE**

**LES 100 BATIMENTS DE L'ANNEE**

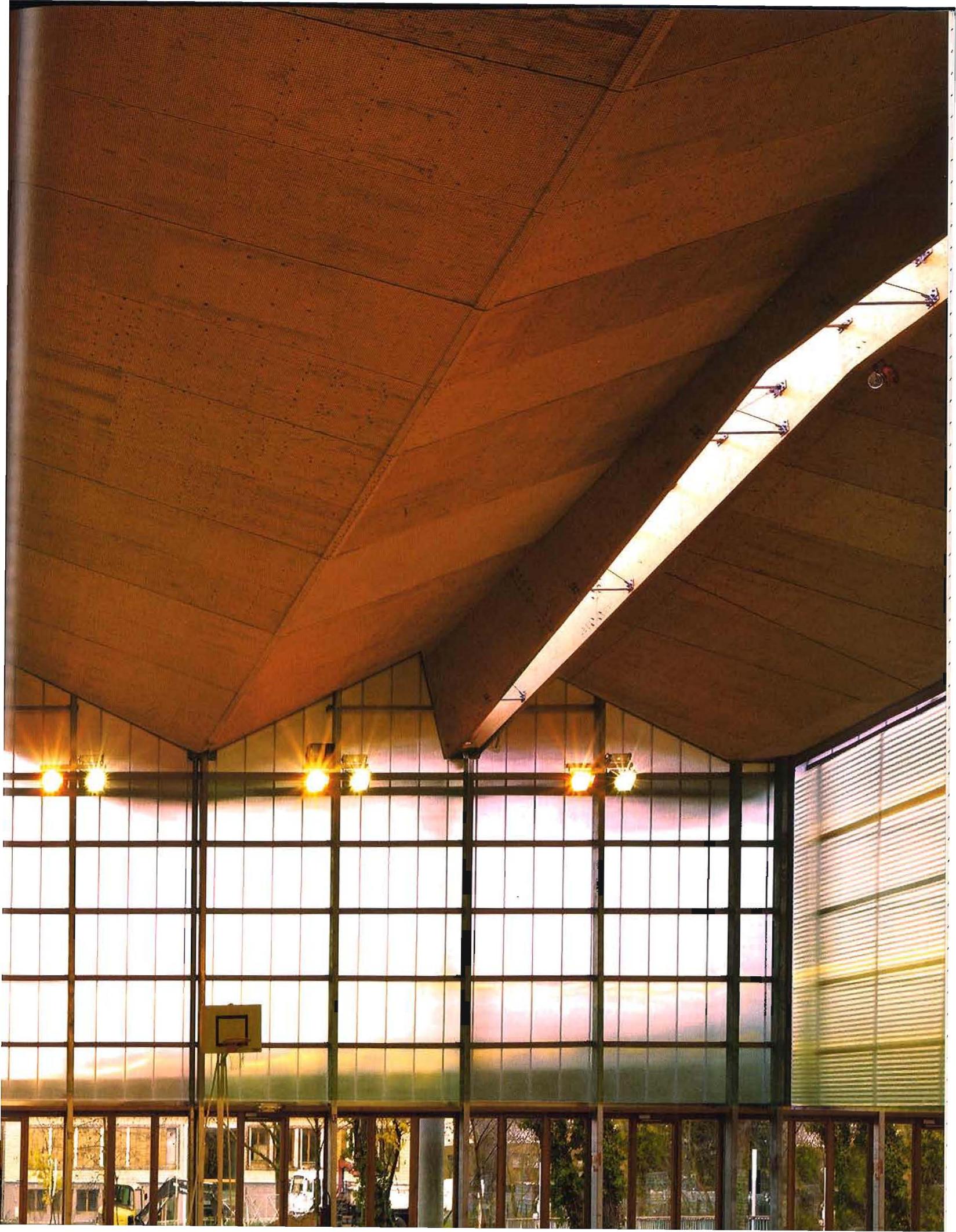




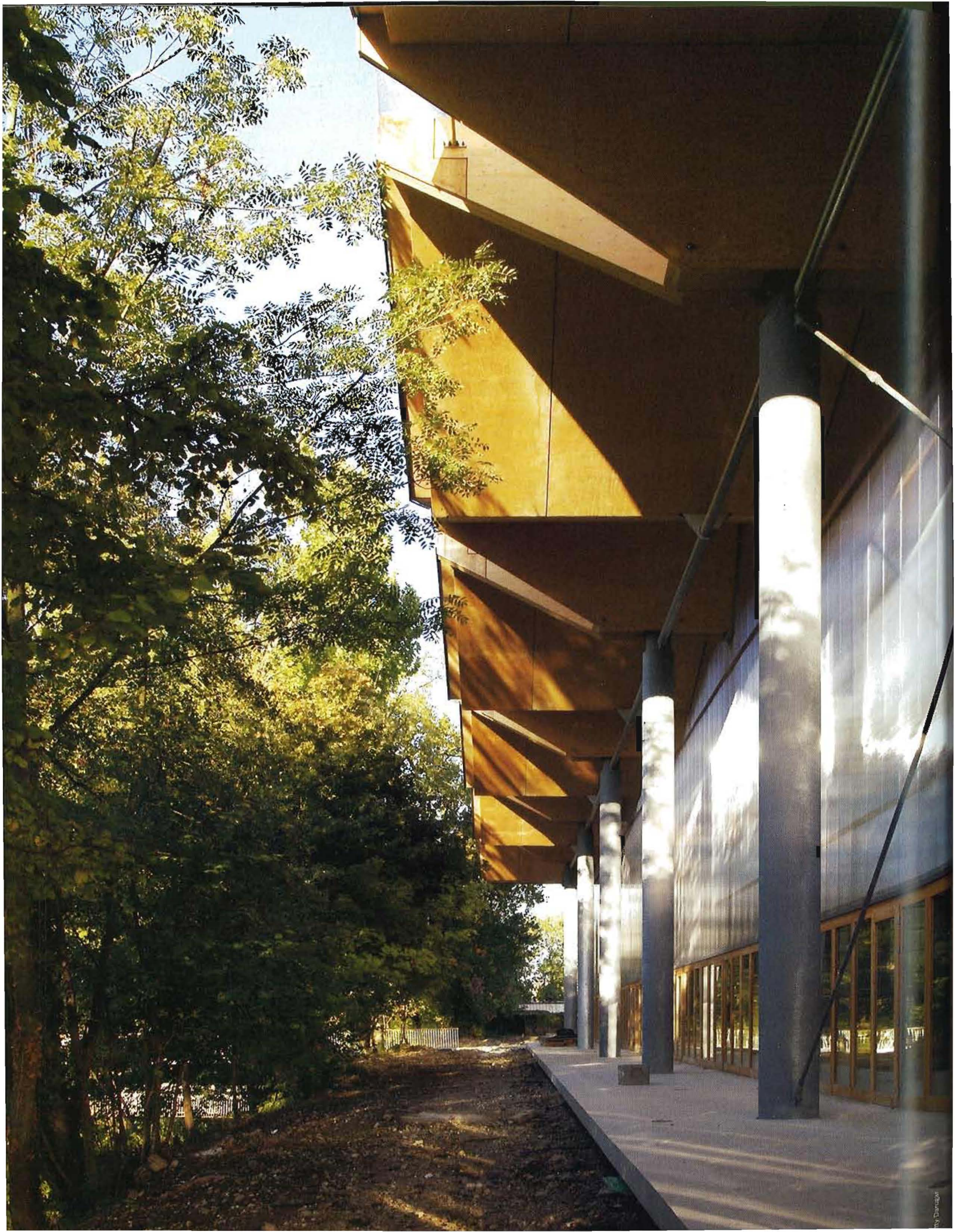


12:47  
LOCALS VISITEURS











Sur un terrain arboré de 15 hectares, le lycée Jean-Baptiste Corot fonctionnait depuis longtemps avec un ensemble de bâtiments disparates et vétustes. Un grand chantier de restructuration extension a été lancé en 2005. L'agence Dusapin Leclercq a donc conçu une sorte de plan d'urbanisme qui s'appuie sur un projet de paysage et structure en pôles les activités: enseignement, restauration, sports, arts. Les architectes ont ensuite entrepris en phases successives la réhabilitation de certains bâtiments et la construction de six bâtiments neufs en bois qui abritent des salles d'enseignement, mais aussi un restaurant scolaire, un gymnase, un théâtre.

Le travail de remodelage du campus s'appuie sur le respect de la trame existante et la préservation et la valorisation de la végétation et du cours d'eau présent sur le site.

Les nouveaux bâtiments sont en structure bois revêtus d'un bardage à claire-voie en mélèze.

Le restaurant scolaire a été ouvert en 2007 (voir *amc* n° 172), cette année ce sont le gymnase et le théâtre qui ont été livrés ainsi que plusieurs bâtiments d'enseignement.

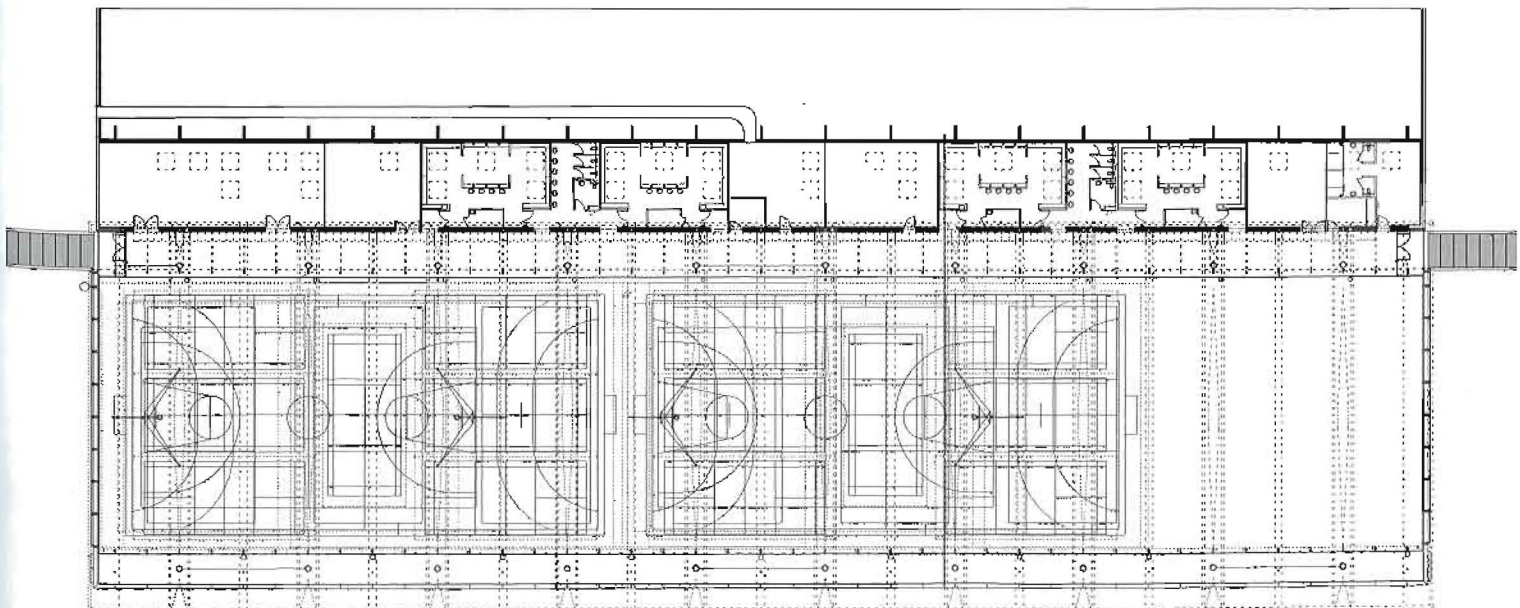
Le gymnase, très vaste, abrite trois terrains de sport. Il s'appuie d'un côté sur un bassin agrandi, de l'autre sur une butée formant gradins sur les terrains d'évolution extérieurs. Il est couvert d'une vaste toiture débordant largement de part et d'autre du bâtiment. La charpente est réalisée avec des planches de lamibois (Kerto), simple à découper et à assembler et léger. Les poutres de plus de 20 m de

portée, sont composées en trois parties assemblées sur place. Leur partie centrale, en V, est évidée, ainsi la lumière pénètre au centre du volume, sans provoquer d'éblouissement. Le sol est une dalle légèrement surélevée. Les façades sont constituées de panneaux translucides en méthacrylate, et doublées d'une protection solaire en lames de mélèze. Au rez-de-chaussée, les baies vitrées avec menuiseries classiques en bois offrent des vues sur le paysage. Le volume des vestiaires est couvert d'un jardin qui crée des gradins pour le stade.

Le théâtre, implanté dans la cour du pôle artistique, est un bâtiment compact, monolithique, opaque et entièrement en bois: voiles à ossature bois et couverture d'une portée de 16 m constituée de poutres-caissons en lamibois, avec toiture végétalisée. Son volume est longé d'une galerie sous verrière qui articule la liaison avec l'existant, espace de transition entre le bâtiment et la façade existante intérieure-extérieure. Le dispositif d'accès lui permet une autonomie de fonctionnement en dehors des horaires du lycée.

Ainsi, les bâtiments neufs cohabitent avec l'existant. Ils sont construits dans des gabarits identiques, se juxtaposent dans leur alignement ou viennent se greffer à l'intérieur des cours. Des galeries en creux, une grande passerelle, des patios, constituent les éléments du dispositif établissant un dialogue entre les bâtiments neufs et réhabilités dans le parc qui a retrouvé une nouvelle centralité, et une identité forte de campus arboré.

Catherine Séron-Pierre



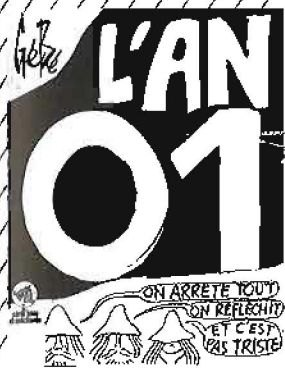






# LA VILLE ET LA CRISE

PAR FRANÇOIS LECLERQ



En cette fin de cycle, en plein marasme économique et social, il flotte de temps à autre un air particulier, un esprit Gédéan 01 : « On arrête et on réfléchit, et c'est pas triste ». Les contours de la prochaine ère sont encore troubles, voire totalement obscurs : nous sommes au cœur de cette zone sombre qui sépare deux formes provisoires du monde. La crise a douché l'euphorie ambiante, dérégulé la routine instaurée par la croissance avec ses certitudes, ses équilibres et ses recettes. Ce chaos est un moment extraordinaire de redoublement de vie,

un temps troublant par ses interrogations retrouvées. A chaque compartiment du jeu, à chaque étape, la mise en débat des idées reprend le dessus sur la nécessité de faire. Des interrogations apparaissent, ou plus souvent réapparaissent : hier délaissées, les vieilles lunes ne semblent jamais aussi actuelles que quand on prend à nouveau le temps de s'y intéresser.

On dit que les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ne voient la nécessité que dans la crise. En effet, plus la crise ouvre ses abysses impensables, plus la certitude d'être à la fin d'une époque semble partagée. La crise a cette vertu incroyable de produire dans les esprits le sentiment d'inéluctabilité du changement : ce faisant, elle finit par le rendre possible.

Les débats sur le Grand Paris en sont l'expression. Même un peu précipité, le sujet accapare tout le monde, tous les partis. Le « Grand Paris » n'est encore qu'un objet flou, indéfini, une potentialité sans essence. Il existe pourtant un consensus presque inexplicable autour du fait que cette potentialité doit parvenir à une existence. L'évidence du sujet a même emporté l'adhésion d'intérêts locaux qu'on croyait indépassables. Saisissons l'occasion qui se présente d'interroger ce qui ne l'a jamais été, et en premier lieu certaines évidences que l'illusion d'une expansion continue a pu entretenir.

Dans le modèle actuel, la crise n'est conçue que comme une aberration momentanée, l'irruption d'une perturbation hors système. Quotidiennement, nous construisons la ville sur l'hypothèse d'une croissance à venir : une ville faite pour des urbains plus mobiles, plus consommateurs, pour des individus omnipotents. Et si l'état de crise que l'on pensait passer n'était en fait que l'état structurel de notre société ? Si l'expansion n'était qu'une poussée passagère et l'euphorie prolongée des Trente Glorieuses non pas une référence mais une exception ?

Penser et construire la ville pour une société en crise ne signifie pas souhaiter le marasme ou le déclin par une exaltation nihiliste. Cela consiste à renverser le raisonnement et faire en sorte que l'humain ne soit pas la variable d'ajustement quand le monde change autour de lui. Les crises peuvent être de toutes sortes : collectives ou individuelles, économiques, familiales ou culturelles, structurelles ou

transitoires. Dans chacun de ces cas, la ville doit être un horizon toujours possible. Longtemps, la condition urbaine signifiait l'émancipation, la promesse d'une autonomisation individuelle ou même collective. La condition métropolitaine aujourd'hui se fuit, à défaut elle s'endure.

L'existence des métropoles modernes est fondée sur des délits de fuite obligatoires. On sait qu'un Parisien passe aujourd'hui près de 60 jours par an hors de Paris. Le phénomène est encore plus important à Londres. Points de convergence de toutes les richesses et de toutes les populations, les mégapoles sont également des points de fuite pour des départs plus ou moins définitifs. Des évasions estivales ou temporaires aux migrations de ces fameux actifs internationalisés que les « villes-monde » essaient d'attirer, la mobilité toujours croissante met en concurrence les métropoles entre elles ou la grande ville avec des provinces plus enchantées. Mais que dire des fuites impossibles, de la condition silencieuse de ceux qui n'ont pas le choix de la mobilité ? Le fait métropolitain se caractérise par cette coexistence toujours plus frappante entre des situations d'extrême mobilité et des situations d'extrême emprisonnement. Les grandes agglomérations fabriquent de la fluidité à grande échelle et de l'inertie au niveau local, quand l'impasse sociale se conjugue avec l'enfermement géographique.

Comme les grandes enquêtes internationales, on peut considérer les grandes métropoles de l'extérieur et les classer selon les vertus qu'elles se disputent : l'attractivité et l'accessibilité. On peut aussi les observer de l'intérieur et parler de leur mal profond : leur désaffection chronique et leur accès très inégalitaire à toutes les formes de mobilité. La métropole est avant tout une condition urbaine, et une condition en crise. Il est plus que jamais nécessaire d'accomplir, dans tous les secteurs et à toutes les échelles de la ville, un travail qui partirait des besoins et prendrait la mesure de l'urbain contemporain : quelle ville pour répondre aux divers besoins de mobilités, aux nouvelles trajectoires sociales, familiales, aux parcours de vie plus chaotiques.

Comment faire de la mobilité un droit essentiel par l'aménagement des titres de transports, ou par des investissements massifs dans de nouvelles lignes ? La notion d'appartenance est intimement liée à la mobilité. Le Grand Paris appartient à tous ? Alors je dois pouvoir travailler ou je veux quel que soit l'endroit où j'habite. Comment également réintégrer la question du cadre de vie de manière systématique ? Il faut réaffirmer le triptyque espace/soleil/verdure comme un horizon possible sans considérer que la densité (nécessaire pour de bonnes raisons, énergétiques) est nécessairement la punition de nos excès passés. Cela passe par des réinventions typologiques, quitte à réhabiliter les vieilles lunes du Groupe Site ou de Le Corbusier sur les immeubles jardins ou les tours-villas.

Le débat sur le Grand Paris ne doit pas être seulement l'occasion de définir une forme nouvelle pour l'agglomération. Il constitue une arène unique pour s'interroger sur les modalités d'une condition métropolitaine à nouveau désirable. La révolution urbaine parisienne potentielle peut irradier plus loin que l'Île de France,

Fabrice Dusapin architecte urbaniste, enseignant à l'école nationale supérieure des Arts Décoratifs à Paris, 54 ans et François Leclercq, 55 ans, architecte urbaniste, enseignant à l'école d'architecture de Marne-La-Vallée, ont fondé leur agence en 1985. Ils travaillent actuellement sur des projets d'urbanisme importants Paris-nord-est, le Grand Paris, ... et différents programmes d'architecture dont l'école supérieure de Chimie de Mulhouse, des logements Seine-Arche à Montargis, un immeuble de bureaux à

