

Nantes/Rennes sous le regard croisé des urbanistes

François Leclercq « Une forme de vertu urbaine »

TEXTE > JEAN-LOUIS VIOLEAU

CONTEXTE > *Après Alexandre Chemetoff, Jean-François Revert, Nicolas Michelin, Jacques Ferrier, Philippe Madec, Jean-Pierre Pranlas-Descours et François Grether, François Leclercq est le nouvel invité de cette série consacrée aux architectes et urbanistes étant intervenus à la fois à Rennes et à Nantes.*

Jean-Louis Violeau est sociologue, membre du laboratoire Architecture, culture, société de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais.

L'entretien a été réalisé un matin d'automne à Paris fin septembre, près du Père-Lachaise, rue du Repos. Né en 1953, François Leclercq est architecte-urbaniste.

« Plutôt que chercher à démonter l'échangeur, il vaut mieux chercher à vivre avec. »

L'agence se trouve rue du Repos, bien mal-nommée car le patron est actif, très actif, un optimiste actif, tout le contraire d'un héros de Houellebecq – par exemple. La conversation roule, de Marseille à Shanghai en passant par le Grand Paris, difficile à fixer entre Rennes et Nantes. Les deux villes semblent soudain bien éloignées, même si François Leclercq y passe régulièrement sur le chemin de sa maison de vacances en Bretagne.

Les programmes s'accumulent et se conjuguent pour François Leclercq, à la tête désormais d'Euralille 2 et Eroméditerranée 2 : à chaque fois un nouvel élan pour un grand projet engagé sous d'autres auspices. Et puis un divorce en passe d'être soldé : à leurs débuts, au milieu des années 1980, perçus comme inséparables – c'est le lot de tous les couples – Fabrice Dusapin et François Leclercq voient en ce moment leurs chemins diverger pour de bon. Depuis une dizaine d'années déjà, le second s'occupait plutôt d'architecture et l'autre d'urbanisme. La rupture est consommée désormais. Et comme il en est de mise, c'est l'heure de la « séparation de biens », pour reprendre le mot de François Leclercq, au sein de l'agence créée en 1985.

De l'Île de Nantes à La Courrouze

C'est Fabrice Dusapin surtout qui s'était collé aux logements livrés l'an dernier en bord de Loire, sur l'île de Nantes juste à côté du Palais de Justice, 11 360 m² au total pour 122 logements en accession et en PLS (Prêt locatif social) avec une mission complète pour les architectes placés

sous la conduite de Promogim. C'est lui aussi, Fabrice Dusapin, qui s'était plutôt occupé du siège de Nantes Métropole, cette orange ailée, sorte d'éclaircie urbaine montée sur échasses face à l'assise massive de la Cité des congrès et au débouché de l'allée tranquille qui mène au Lieu unique. Au sein d'un quartier dense et suivant les règles fixées par Jean-François Revert, il y a logé 400 postes de travail, une salle d'expositions de 600 m² et une brasserie en rez-de-chaussée. En façade, une double peau d'aluminium filtre le soleil alors que les loges vitrées offrent leurs ouvertures sur la ville.

Nous évoquerons à plusieurs reprises les deux édifices, comprenant bien que François Leclercq n'ait en aucun cas souhaité s'en attribuer une abusive paternité. En ce moment, la nouvelle agence planche sur le futur lycée de l'Île de Nantes dont le concours doit être jugé le 29 mars 2011 pour une livraison à la rentrée 2014. Consultation de prestige où sont également engagés Dominique Perrault, Gaëlle Péneau, les new-yorkais d'Asymptote et les japonais de Sanaa récemment distingués par le prix Pritzker. Mais nous ne dirons rien de ce concours à peine lancé en septembre dernier lorsque nous nous sommes rencontrés. En revanche, bien plus loquace sur les grands enjeux territoriaux, François Leclercq s'est montré intarissable sur Notre-Dame-des-Landes, une controverse qui visiblement le passionne. Et il ne conçoit pas Nantes sans Rennes et vice-versa, et sans oublier Saint-Nazaire-La Baule – il avait participé à la consultation lancée par Pornichet au milieu des années 2000.

Il conduisait également l'une des trois équipes pluridisciplinaires appelées, entre novembre 2002 et l'automne 2003, à réfléchir à l'avenir des terrains de la Courrouze, « miraculeusement » libérés par l'armée et les anciennes voies ferrées. Développement durable, densité et mixité sociale, nous étions alors au cœur des « années SRU¹ ». C'est l'équipe Secchi-Vigano avec le paysagiste Charles Dard et le bureau d'études Gec ingénierie qui emporta le marché de maîtrise d'œuvre urbaine à l'issue de la consultation. La Zac est créée dans la foulée à la fin de l'année 2003 et son aménagement est confié à la Sem Territoires.

Pour la ville

« Pour la Ville, disait-il en 2006, et ce quel que soit l'état du monde »... C'est le titre d'un ouvrage, d'une prise de position qu'il fit paraître en ces années-là aux défuntées éditions Jean-Michel Place dans la collection Passage vérité. Il y disait regretter que d'espace collectif qui donnait forme aux aspirations individuelles, la ville soit ainsi devenue source d'isolement et de solitude. Lui, il la voulait vivante, en mouvement et n'y rejetait pas les formes d'habitats individuels ni l'étalement urbain, s'intéressant aux marges des projets urbains, les avant, les après et les autour. Simplement, il entendait rétablir en ville des formes de convivialité en pariant sur la transformation de ses espaces, là, tout de suite et « sans attendre pour ça que le monde aille bien ». C'est également la position qu'il a développée quatre années plus tard, au cours de notre entretien.

Il y proposait aussi quelques idées simples et concrètes. Par exemple, imaginer de nouveaux usages pour les rez-de-chaussée aujourd'hui délaissés et pourtant coutures essentielles entre le public et l'intime. Ou bien encore revoir en profondeur la position oligarchique détenue par les enseignes de la grande distribution qui ont insidieusement redessiné la carte du commerce et donc celle des villes depuis près de quarante ans : « Il faut se souvenir que ces situations tragiques sont nées d'un urbanisme conquérant qui avait cru triompher de ces contraintes désuètes qu'étaient la distance géographique et les conceptions étriquées de l'espace. L'exiguïté et la petitesse des conceptions laisseraient peu à peu place à l'infini champ des projections. On parlerait désormais en zones d'influences, en termes d'irrigation et de fluidité d'accès. » L'exercice critique s'y achevait sur un chapitre plus discutabile, l'amour de la bagnole. Parmi les justifications données à cet amour coupable, « c'est le seul endroit où je peux me retrouver seul et chanter sans me faire engueuler par mon entourage. »

1. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, votée le 13 décembre 2000 (gouvernement Jospin), modifia le droit de l'urbanisme, incita à réduire la consommation d'espace et obligea à davantage de mixité sociale.

PLACE PUBLIQUE > Quel rapport entretenez-vous avec ces deux villes, Nantes et Rennes ?

FRANÇOIS LECLERCO > C'est peut-être une image d'Épinal, mais tous les Rennais que je connais m'ont parlé d'une « ville sympa » où l'on sait faire la fête et où l'océan n'est jamais très loin. Une ville qui entretient un rapport très fort à Saint-Malo, et parvient à maintenir une offre culturelle variée ainsi qu'une vie étudiante animée. Nantes également, mais l'image est plus claire pour Rennes. J'ai participé à plusieurs consultations là-bas et je connais bien ces deux villes, même si c'est mon ancien associé, Fabrice Dusapin, qui a endossé les deux grands chantiers nantais de ces dernières années, le siège de Nantes métropole et les logements voisins du Palais de Justice sur l'Île de Nantes. Au milieu des années 1980 à Nantes, j'avais participé au concours pour la Cité des congrès avec Yves Lion, et puis à Rennes au début des années 2000, à la consultation pour les nouveaux quartiers de La Courrouze que Bernardo Secchi a remportée. J'ai donc arpenté ces deux villes, leurs anciens terrains militaires et leurs voies ferrées, et puis leurs voisines aussi – je pense à Angers où nous avons réalisé le quartier Saint-Serge. J'éprouve un intérêt personnel, une attirance pour les nouveaux quartiers de l'Île de Nantes et de Saint-Jacques-de-la-Lande. Rennes et Nantes ont une identité pour nous, une belle qualité de projets depuis très longtemps. Alexandre Chemetoff, dont j'ai été très proche, m'a souvent conduit en curieux dans ces nouveaux quartiers des berges, au bord de la Loire comme au bord de la Vilaine. Je retiens de ces deux villes à la fois une volonté et un affichage : une volonté de montrer, d'afficher une forme de vertu urbaine, et puis de promouvoir une qualité de vie en ville.

PLACE PUBLIQUE > Un rapport affectif à ces deux villes...

FRANÇOIS LECLERCO > Les architectes sont des touristes curieux et de grands voyageurs qui généralement regardent ce qui se passe ailleurs. Bâle, Barcelone, Rotterdam et Amsterdam à l'étranger, et en France, certainement Rennes et Nantes, et ce tout au long des années 1990. J'ai longtemps considéré comme exemplaire l'aventure de Saint-Jacques-de-la-Lande, tout comme le cours des Cinquante-Otages revu par Bruno Fortier à Nantes. Ces deux projets ont marqué un renouveau de l'urbanisme paysager : l'empreinte du paysage au cœur du projet urbain ainsi que la présence (et le souvenir) de l'eau.



PHOTO : GITTY DABUGAR

PLACE PUBLIQUE > Et ces deux villes, Nantes et Rennes, quels rapports entretiennent-elles à votre avis ?

FRANÇOIS LECLERCO > Il y a toujours eu une forme d'émulation entre ces deux villes, avec cependant des échanges réguliers, parfois des synergies, mais toujours délicates... Si loin, si proches, un peu comme Nancy et Metz. Je perçois une complémentarité sur le versant économique plutôt que spatial. La polarité Nantes – Saint-Nazaire me semble en revanche logique, géographiquement le long du fleuve, historiquement avec l'avant-port et Saint-Nazaire comme satellite. Et puis, Nantes – Saint-Nazaire, cela me rappelle mes vieux cours d'histoire-géo au lycée, le bon vieux temps des métropoles d'équilibre !

PLACE PUBLIQUE > Concurrentes plutôt que complémentaires ?

FRANÇOIS LECLERCO > Pour moi, la véritable concurrence se situe entre Nantes et Paris. Nombre de mes amis qui ont fait le choix de quitter la capitale habitent désormais Nantes, l'une des grandes métropoles de province qui captent les actifs parisiens avec pour armes de conviction le paysage et la culture. On peut y être touriste de sa propre ville et la mer est toute proche, avec une forme de

Le siège de la Communauté urbaine de Nantes entre Cité des congrès et Lieu Unique.



vertu des distances dans un étalement urbain sédimenté par l'histoire et non inventé dans la pauvreté des lotissements construits à la va-vite sur les terrains agricoles. Ce sont ces réseaux-là, sédimentés, qu'il faut conserver et travailler. En fait, il y a deux métropoles dans cette région. L'une est métropole de fait et de proximité, entre Nantes et Saint-Nazaire, et l'autre est économique, logistique et potentielle, entre Nantes et Rennes.

PLACE PUBLIQUE > Comment percevez-vous les deux scènes architecturales qui se sont développées à Nantes et Rennes?

FRANÇOIS LECLERCO > Je ne saurais dire exactement pourquoi, mais les Sem¹ locales à Nantes et Rennes ont très tôt affiché nombre de qualités que l'on retrouvait rarement au sein de leurs voisines actives dans des villes de taille comparable. Bordeaux a refait une partie de son retard, Lille également, mais peu de villes ont porté à travers



leurs Sem la dimension urbaine (et donc sociale, environnementale...) comme une forme d'engagement aussi prononcé. La volonté de partage y est indéniable.

PLACE PUBLIQUE > Une forme de mesure, d'ouverture et de tolérance, de respect des intérêts mutuels... La social-démocratie sur le versant « catho de gauche »?

FRANÇOIS LECLERCO > Alors si c'est la vraie raison, je me convertis à ce projet humaniste et social! Et les Sem ne sont jamais que le bras armé des politiques en matière d'aménagement et urbanisme. Les choix des Sem sont donc des choix politiques.

PLACE PUBLIQUE > Et les écoles d'architecture?

FRANÇOIS LECLERCO > Rennes a toujours eu bonne réputation, et depuis plus longtemps que Nantes. Pourquoi? Je n'en sais rien². La qualité des gens qui en sortaient, peut-être le bâtiment conçu par Patrick Berger, des événements réguliers et capitalisés avec des cycles de conférences remarquables, de bons enseignants, évidemment, et puis une stabilité des figures charismatiques, le passage de Jean-Yves Chapuis à la direction de l'école qui exprimait bien ce lien symbolique entre une ville et son école d'archi... Bref une scène, comme vous dites, une porosité ou plutôt une osmose que l'on ressent peut-être moins fortement à Nantes. L'école de Rennes donne

1. Sem : société d'économie mixte (société anonyme dont le capital est majoritairement détenu par la puissance publique).

2. François Leclercq enseigne le projet d'architecture depuis près de trente ans. Il a longtemps exercé au sein de l'école d'architecture de Paris-Tolbiac (l'ex-UP7 – Unité Pédagogique n°7) avant de participer activement en 1998-99 à la création au sein de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée de l'école de la Ville et des Territoires..



l'impression de fonctionner en écho direct et en bonne intelligence avec la fabrique générale de la ville.

PLACE PUBLIQUE > Quels sont donc les « territoires de projets » au sein de ces deux métropoles ?

FRANÇOIS LECLERCQ > En premier lieu, la réinvention d'une densité positive et la volonté d'augmenter la capacité de chaque parcelle pour profiter pleinement de l'effet des deux systèmes de transports en commun remarquables dont se sont dotées ces deux villes, le métro et le tram. Ce serait en actes l'image de cette rue pavillonnaire libérée et densifiée que nous avons développée avec le Groupe Descartes à l'occasion de la consultation sur le Grand Paris. Les territoires de projets, c'est d'abord à mon sens la libération générale des possibilités d'extension du pavillonnaire existant³. Viser l'échelle « micro » partout où l'on peut. À plus forte raison lorsque cela correspond à une réalité économique, celle des personnes seules qui ne peuvent plus endosser l'entretien de tels espaces ou à l'inverse qui peuvent procéder à une extension pour la louer. Et avec un pavillonnaire densifié, on peut alors penser à tirer une ligne de transports en commun. Mes « territoires de projets » vont donc de la petite parcelle pavillonnaire jusqu'à mes propres fantasmes métropolitains que je projette sur mon écran [*la pièce où nous nous trouvons, le bureau de François Leclercq, est équipée d'un large écran télé relié à un ordinateur où sont projetées en grand format des images tirées du logiciel GoogleEarth*]. Mes fantasmes, ce sont ces lignes d'usage qui conduisent jusqu'à Saint-Nazaire, tout le long de la beauté du fleuve qui voit se désengager progressivement l'activité portuaire. Mes fantasmes ? Voir Nantes et Rennes tisser des liens



plus tendus, serrés, rapprochés, quoi qu'en disent les cartes...

PLACE PUBLIQUE > Mais vous êtes nombreux à partager ces fantasmes !

FRANÇOIS LECLERCQ > En effet, tous les architectes rêvent un peu secrètement de la *cité linéaire* théorisée par Soria y Mata⁴. Conjuguer les vitesses sur un même territoire, petite et grande, donc conjuguer le lointain et le proche, la grande échelle et les proximités, le tout avec la campagne à côté, c'est une forme de territoire idéal. Réfléchir à la fenêtre en pensant à la ville... En somme, le rêve de tout architecte-urbaniste !

PLACE PUBLIQUE > Ruraliser la ville et urbaniser la campagne... Le Bois habité, c'est un peu cette idée ?

FRANÇOIS LECLERCQ > En effet, mais le Bois habité, nous le réalisons à Lille, sous la conduite désormais de Laurent Théry qui vient juste d'arriver aux commandes de la Sem

3. Presque toutes, sauf une, des 10 équipes pluridisciplinaires consultées sur l'avenir du Grand Paris ont plutôt cherché à reconstruire « la ville sur la ville », et la majorité d'entre elles ont proposé, de remettre en question les PLU pour permettre aux tissus urbains une évolution plus souple vers une densification raisonnée.

4. Arturo Soria y Mata (1844-1920) est un urbaniste espagnol qui se consacra à l'approfondissement d'une idée, la cité linéaire : « Une seule rue de cinq cents mètres de large et de longueur illimitée, dont les extrémités peuvent être Cadix et Saint-Petersbourg ou Pékin et Bruxelles, telle sera la ville de l'avenir. Mettez-vous au centre de cet immense réseau de chemins de fer, de tramways, de canalisations d'eau, de gaz et d'électricité, de bassins, de jardins et, de part en part, de petits bâtiments destinés aux divers services municipaux et, presque d'un seul coup, tous les problèmes engendrés par la vie urbaine seront résolus. Si l'on suppose que les voies ferrées transportent gratuitement ou presque tous les citoyens, notre projet de ville allie alors aux conditions d'hygiène de vie à la campagne tous les avantages des grandes capitales. »

Euralille où il succède à Jean-Louis Subileau. L'un de nos immeubles sort de terre actuellement à la Courrouze⁵, et notre projet urbain reprenait ces idées, mais les lauréats en ont été Bernardo Secchi et Paola Vigano. À Lille, en revanche, nous avons dit qu'il pouvait être très confortable d'habiter au milieu des infrastructures. À La Courrouze aussi, mais un paysage y préexiste, situé en plein cœur de la ville et nous devons le travailler avec de la densité mais comme un patrimoine. À Lille comme à Rennes, j'ai apprécié ce plaisir du sol, le plaisir de remuer un jardin au sein d'une densité assez forte et branché sur les réseaux. Voilà ce qui m'a traversé l'esprit. À Lille, nous atteignons, au bord de l'ancien périphérique devenu boulevard, une densité de 4,5 à 5 avec des immeubles très hauts, mélangeant logements, bureaux et commerces à la manière d'un *Rubik's cube*. Plus bas, on retrouve donc le « bois habité » avec une densité plus faible, au-dessous de 2. Entre 5 et 2, nous atteignons ainsi la moyenne prescrite initialement sur ce territoire. Dans le « bois habité », c'est le plaisir du ciel, du grand territoire, avec une vision un peu large s'ouvrant vers des horizons très plats – un peu à l'image des horizons de l'estuaire après Nantes. En bas, un moment de calme, le plaisir du sol, le plaisir d'être là, tout simplement.

PLACE PUBLIQUE > Vous aviez donc réfléchi à ces questions à Rennes avant de les mettre en œuvre pour la deuxième tranche d'Euralille...

FRANÇOIS LECLERCQ > Oui, le projet pour le « bois habité » à Lille trouve son origine avant Rennes mais c'est dans la foulée de Rennes que nous avons repris et développé à Lille quelques-uns des grands principes mûris à La Courrouze⁶. Et cette idée d'habiter densément le centre-ville fonctionne bien à Lille, toujours avec cette volonté de se poser en concurrence directe du pavillon lointain mais en plein centre et dans la proximité directe des grands réseaux de transport. D'une manière générale, le rapport aux réseaux m'intéresse beaucoup. Comment ces réseaux longtemps perçus négativement peuvent-ils être regardés différemment lorsque l'on invente l'habitation qui va avec? Conserver les réseaux tout en les transformant pour habiter de manière assez extraordinaire dans leur voisinage immédiat: c'est aussi le projet que nous avons imaginé pour Paris Nord-Est, près d'une gare Eole, de deux tramways, et surtout tout près du périphérique et en lisière des voies ferrées.

PLACE PUBLIQUE > La Courrouze, elle aussi, jouxte le périphérique rennais dans le secteur des Dominos, là où se trouve le nouveau siège du Crédit agricole...

FRANÇOIS LECLERCQ > Je crois qu'il faut arrêter de rejeter les réseaux, d'en faire des espaces de rejet. On commence tout juste à s'occuper de ces arrière-cours, jusqu'ici espaces de répulsion. La Porte de la Chapelle est un bon exemple, traversée quand même par le *cardo decumanus* historique de Paris. L'axe historique, l'axe chrétien, tout de même! Je veux bien que certains glorifient l'esthétique du glauque, mais il reste du boulot, et plutôt que chercher à démonter l'échangeur, il vaut mieux essayer de vivre avec. Inventer des logements vivables et durables à proximité, en-dessous pourquoi pas, dans un rapport de premier plan avec le grand territoire. On peut dire aussi que l'on a un magnifique panorama sur la banlieue nord en bordure du périphérique. C'est du reste l'un des rares espaces publics du nord de Paris, surélevé à 10 ou 12 m du sol! Vous y distinguez toutes les émergences de la grande plaine du Nord, c'est un lieu extraordinaire. Enfouissons, enfouissons, certes, mais pas partout! Dans le même ordre d'idées, je suis un peu surpris par la Mairie de Paris qui souhaite rendre au piéton les voies express des berges de Seine. Je trouve pourtant qu'il est exceptionnel que pour une fois, ce ne soient pas les seuls touristes qui profitent de la beauté des berges du fleuve et que le livreur dans sa camionnette puisse lui aussi jouir de ce paysage avec la Conciergerie ou le Pont-Neuf en ligne de mire.

5. 64 logements sociaux (Archipel Habitat) et 45 logements en accession pour Nexity-Apollonia sur le boulevard Pierre Mendès-France. La première pierre du premier programme de La Courrouze a été posée le 19 juin 2008, nom de code BH4, pour Bois Habité, très bientôt livré. Sur les parcelles voisines, les hollandais Claus en Kaan Architecten et les français Emmanuel Combarel et Dominique Marrec construisent actuellement la suite de ce quartier du Bois habité. L'ensemble se poursuivra en bordure de la rue Claude-Bernard par « La Courrouze verte », un petit programme luxueux de 11 appartements et 4 maisons de ville en triplex au sein d'un parc arboré.

6. En 1999, quatre équipes avaient été choisies pour réfléchir à l'avenir d'Euralille: Jean-Pierre Buffi avec Empreinte paysagistes, Dusapin-Leclercq et TER, Mateo-Colominas, et Pranas-Descours et les paysagistes Bruel-Delmar, les concepteurs de Saint-Jacques de la Lande. Avec Michel Guthmann et les paysagistes de l'agence TER, François Leclercq a été désigné en juillet 1999 pour coordonner l'aménagement des 22 hectares de la ZAC Euralille 2 sur les terrains de l'ancienne Foire de Lille, au sud de Lille Grand Palais et du quartier aménagé par Rem Koolhaas au cours des années 1990. Autrefois enclavé par le périphérique et les voies ferrées, ce territoire est aujourd'hui intégré à la ville.

Le Bois habité à la Courrouze



PLACE PUBLIQUE > La problématique du déclassement se posait avec acuité à la Courrouze, entre les terrains militaires et les voies ferrées...

FRANÇOIS LECLERCQ > Il est toujours intéressant de faire le tri dans le déclassement: que faut-il déclasser et que vaut-il mieux prolonger et réutiliser? Avant toute chose, il nous faut penser la réversibilité. Le fret, certes, mais aussi le tram-train même si l'on est souvent très fier de faire passer un tram en majesté au cœur de la ville sur de nouvelles voies conçues pour lui. C'est le cas sur la Petite Ceinture à Paris, pourquoi y rendre irréversible le passage d'un train?

PLACE PUBLIQUE > On retrouve une situation un peu similaire sur l'Île de Nantes, avec une traversée de voies ferrées qui préexiste alors que l'on s'y interroge sur le passage d'un Transport en commun en site propre »...

FRANÇOIS LECLERCQ > Sont-elles toujours reliées, ces voies? C'est la question. Si tel est le cas, il faut absolument préserver cette ressource. On a tendance à taper sur le dos de RFF, arc-bouté sur ses possessions et qui ne veut jamais céder ses emprises. Un projet urbain en cale sèche, c'est

RFF, forcément, parangon de conservatisme... La sauvegarde est parfois pertinente, mais gare à ne pas généraliser en sacrifiant les réseaux au passage.

7. La petite ceinture ferroviaire de Paris est un lieu singulier où chacun vient aujourd'hui puiser ce qu'il désire. Désaffectée, cette double voie de 23 km, construite de 1852 à 1869 pour convoier des marchandises entre les différentes gares de la capitale, séduit les piétons qui l'arpentent. Si la ville de Paris et RFF [*Réseau ferré de France*] ont envisagé de multiples projets de requalification, aucun n'a suscité le consensus. Les deux acteurs se sont plutôt accordés autour d'une sanctuarisation de ce site ferroviaire.