

LES DÉFIS D'UNE TRANSFORMATION

FRANCIS RAMBERT

Le 57 Métal devient le Métal 57... Subtil glissement pour une transition hors pair. Dans sa carapace de zinc, le bâtiment a la peau dure mais se montre assez souple pour entamer une nouvelle mue. Unique vestige d'un grand projet d'urbanisme à Boulogne-Billancourt, le bâtiment industriel s'apprête, en effet, à connaître une profonde mutation. Au cœur de cette reconversion résolument tertiaire, l'architecture demeure. Elle est le fil conducteur d'un scénario à rebondissements.

Depuis un siècle, la ville de Boulogne-Billancourt a ouvert les conditions d'un laboratoire de l'architecture à l'instar du XVI^e arrondissement parisien, ce quartier mitoyen qui s'est livré à bien des expériences architecturales au **xx^e** siècle, de Hector Guimard à Roger Taillibert en passant par Auguste Perret et Robert Mallet-Stevens. Prenant parti pour le mouvement Art Déco, la ville de Boulogne-Billancourt fera de son centre-ville un quartier moderniste dans les années 30. Son Hôtel de Ville, signé Tony Garnier, fait figure de navire-amiral dans cette vague de progrès, une dynamique initiée par des maisons singulières autour du stade de Roland Garros. Aux abords de l'arène de l'élégance sur terre battue ont émergé des résidences-ateliers, villas, et autres immeubles d'habitation signés Le Corbusier, Mallet-Stevens, Patout, Niermans, Pingusson... qui font de ce lieu un ensemble de très haute qualité architecturale. Une belle séquence de modernité.

Loin des quartiers chics, côté Billancourt, c'est tout le site de Renault qui se transforme au bord de la Seine dès 1923. La mutation de l'île Seguin, sa surélévation pour parer aux crues post 1910, ont fait de l'«île-usine», un archétype unique au monde : l'«île-paquebot» flottant dans la courbe du fleuve. Il y a bien l'île-mine de Gunkanjima, surnommée le «bateau de guerre», au large de Nagasaki au Japon, – un site industriel classé au Patrimoine mondial de l'Unesco en 2015, vingt-et-un ans après le complexe sidérurgique de Vöklingen dans la Sarre –, mais nous avons affaire dans ce cas extrême-oriental, non pas à un seul lieu de production (la houille de 1887 à 1974), mais à une ville entière hyperdense, avec un record de 83 500 habitants au kilomètre carré.

Le 57 Métal du temps de Renault,
Claude Vasconi, (1981, début
des études – 1984, livraison)

L'usine historique de Renault-Billancourt sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt, reconstruite par Albert Laprade



L'île Renault serait ainsi plutôt à rapprocher du célèbre Lingotto de la Fiat, à Turin, unité de production qui, dès 1922, porte joyeusement sa piste d'essais sur le toit. À Billancourt, la piste ne se donne pas en spectacle comme dans l'icône du Futurisme cisalpin, elle prend place dans le socle de l'usine ; dans la cale du paquebot pour ainsi dire. Si leur échelle n'est pas du tout la même, les deux sites partagent d'être nés du *process* industriel – et de la longueur de la chaîne de montage en particulier –, et d'être issus de la pensée des ingénieurs. Car ce n'est qu'après la guerre, que l'architecte Albert Laprade va se voir appeler à la rescousse pour reconstruire l'usine endommagée par plusieurs bombardements alliés entre 1942 et 1943. Son projet de modernisation de l'île Seguin (1944-1951) ne se limite pas à redessiner les façades de la « forteresse ouvrière », il restructure et construit de nouveaux bâtiments dont la centrale électrique à la pointe aval. De tout cela, il ne reste rien aujourd'hui.

L'autre phase majeure du laboratoire de l'architecture de Boulogne-Billancourt est la résidence du Point du jour construite dans les années 1960, déjà sur des friches industrielles, l'ancienne usine de moteurs Salmson. Outre le fait qu'elle va défrayer la chronique judiciaire, cette opération va surtout renouveler l'offre de logement. Sur huit hectares, Fernand Pouillon conçoit un grand ensemble exceptionnel de 2 260 appartements (1957-1963). Avant qu'il ne le développe de manière plus monumentale, plus haut sur le plateau à Meudon-la-Forêt, l'architecte auteur du livre-culte *Les Pierres sauvages*¹ reprend tout le vocabulaire moderne de l'époque, les tours et les barres, mais en trouve une traduction sensible dans un séquençage de l'espace public. Dès lors, Billancourt devient aussi une référence pour l'habitat, alors que l'usine Renault tourne à plein régime.

Un nouvel horizon

Tandis que la fin des Trente glorieuses se voit secouer par deux chocs pétroliers, un grand projet, autant urbanistique et architectural qu'industriel, se profile dans l'ouest parisien. Dès 1979, la Régie Renault réfléchit à la mutation de l'emprise des usines, sur ce qu'il est convenu d'appeler le Trapèze. Bernard Hanon, nommé à la tête de la firme au Losange en 1981 dans le sillage de l'accession de François Mitterrand au pouvoir, va accélérer le processus de réflexion en l'orientant clairement sur l'architecture contemporaine en France comme à l'étranger.

Afin de moderniser l'outil de production, le capitaine d'industrie lance l'ambitieux projet de « Billancourt 2000 » au bord de la Seine. Une manière de réaffirmer, par ce plan sur vingt ans, la puissance de l'invention au cœur du site historique qui aspire alors à devenir un site d'avenir. C'est un projet qui ne touche pas à l'île-usine reconstruite, pour concentrer sa force sur le Trapèze et y développer une série de halles industrielles selon un concept de Claude Vasconi. Passionné par le thème de l'architecture industrielle, suivant la voie ouverte par Peter Behrens en Allemagne, Claude Vasconi aime à parler de l'usine Renault comme d'une ville dans la ville. Il poursuit *de facto* le rêve de Tony Garnier, auteur de la célèbre Cité industrielle² imaginée en 1901, depuis Rome, sur un territoire de dix kilomètres entre Lyon et Saint-Etienne. Mais, pour Vasconi, « ville dans la ville » ne signifie pas ville close, mais bien ville ouverte. Dans son grand plan, il s'attache à donner un statut urbain aux bâtiments et à soigner les articulations avec la ville existante. Le Trapèze est ainsi reconfiguré, un grand axe apparaît dans une nouvelle trame urbaine de cent mètres par cent mètres avec des gabarits de vingt-deux mètres de hauteur. Parmi les différentes variantes étudiées, il en est une qui s'impose, elle s'étire dans la diagonale créant une forme oblongue à l'instar de la Piazza Navona à Rome.

En 1981, Claude Vasconi n'a pas encore vraiment pu s'exprimer dans le registre industriel à part des ateliers municipaux à Saint-Germain-en-Laye, un bâtiment sobre tout en longueur construit en 1980 qui annonce quelque peu l'esthétique du 57 Métal. Car, jusque-là, l'architecte a surtout œuvré dans les villes nouvelles, notamment à Cergy-Pontoise, et co-signé le Forum des Halles à Paris aujourd'hui disparu, avalé par La Canopée et son immense structure dorée. Au moment où il reçoit la commande de ce grand projet destiné à propulser Billancourt dans le futur, Claude Vasconi s'est déjà confronté à la grande échelle. Il a notamment conçu un projet pour l'Exposition universelle de 1989 pour laquelle Paris a fait acte de candidature³ (avant de jeter l'éponge en 1983). Une belle opportunité pour rééquilibrer la capitale vers l'Est.

Étudié sur le site de Tolbiac, ce projet est déjà porteur de l'idée de la rythmique des volumes et du crescendo depuis la Seine. Mais Vasconi, qui a l'âme d'un constructeur, est surtout en train d'ériger la tour hertzienne de Romainville (1979-1985), sa première tour, un ouvrage hautement technique de 141 mètres qui reste un repère dans le paysage du Grand Paris. Maîtriser la grande échelle, c'est, pour l'architecte, l'enjeu de ce projet de « Billancourt 2000 », lancé au moment où Paris ouvre les « grands chantiers » du Président de la République, à commencer par le Grand Louvre et sa « pyramide » signée Ieoh Ming Pei, objet d'un débat clivant sur la modernité en milieu patrimonial. Puis, autre symbole fort, la Bibliothèque nationale de France, conçue par Dominique Perrault dans le quartier de Tolbiac. Un échantillon de forêt calé entre quatre tours-livres, qui pose toute la question d'un monument sans mur, largement ouvert à l'espace public. Ces deux projets feront débat jusqu'à leur ouverture, moment où les polémiques se tairont enfin. L'évidence était là, l'architecture était en place.

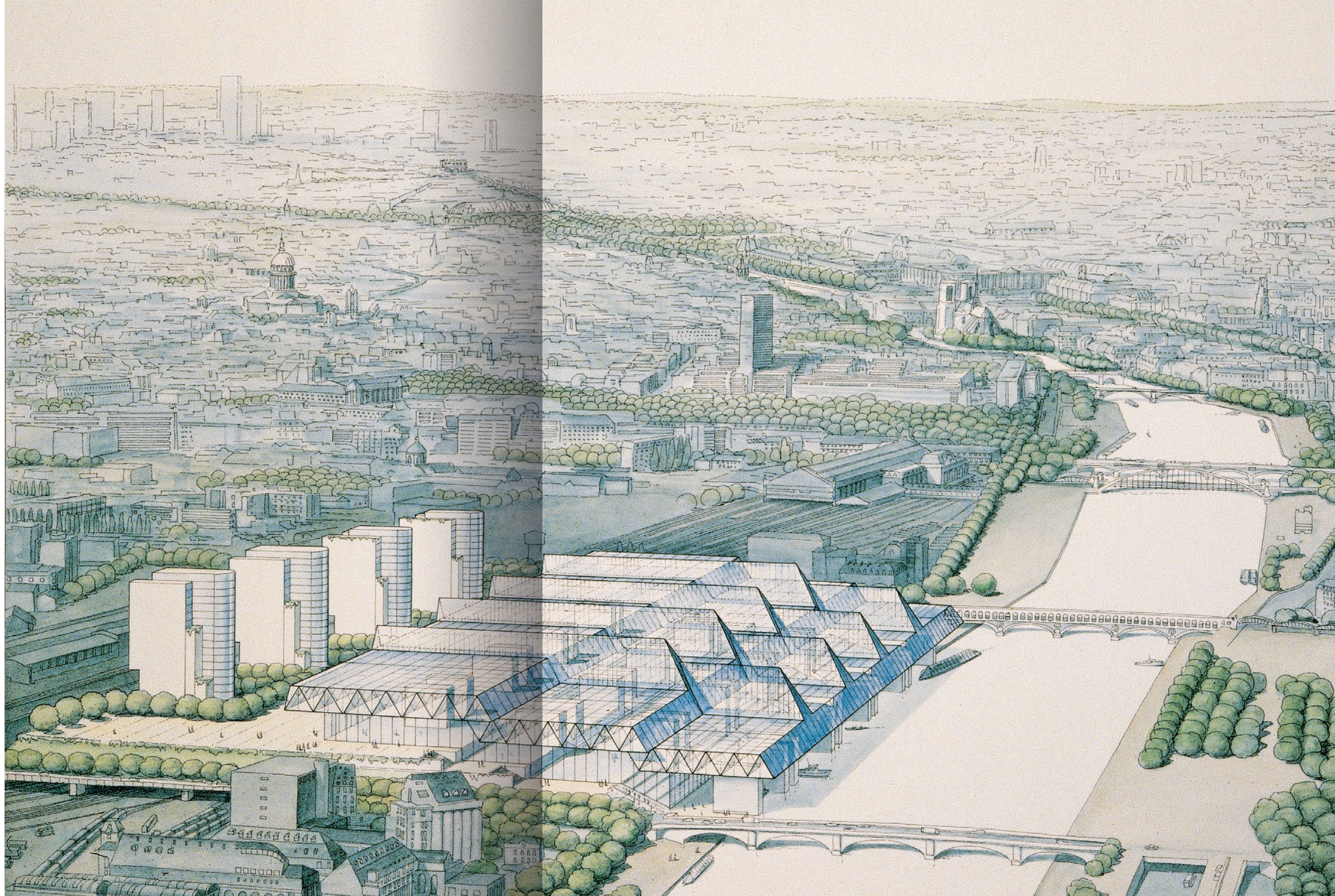


La résidence du Point-du-Jour de Fernand Pouillon (1957-1963) est un grand ensemble de 2260 logements à Boulogne-Billancourt, labellisé « Patrimoine du XX^e siècle » en 2008

Les ateliers municipaux à Saint-Germain-en-Laye, Claude Vasconi, 1978-1981

La Tour hertzienne TDF, Fort de Romainville, Les Lilas, Claude Vasconi, 1979-1984

Projet pour l'Exposition universelle de Paris (1989) sur le site de Tolbiac qu'occupera plus tard la Bibliothèque nationale de France, perspective, Claude Vasconi, 1982



À Billancourt, point de risque de clivage sur ce terrain, car la modernité est dans l’ADN de l’entreprise. Même si Roland Barthes choisit d’élire la DS pour son panthéon des *Mythologies*⁴, Renault n’a pas dit son dernier mot, car désormais design automobile et concept architectural vont aller de pair. C’est tout du moins le signal qu’envoie Bernard Hanon au monde entier. On notera qu’à l’ère des icônes, en ce début de **xxi**^e siècle, la plupart des constructeurs automobiles allemands afficheront la même recherche de cohérence entre performance automobile et expérimentation architecturale : Mercedes-Benz avec UN-Studio pour son musée en hélice à Stuttgart (2001-2006), BMW avec Coop Himmelb(l)au pour son spectaculaire complexe à Munich (2001-2007), sans oublier le Phaeno, œuvre puissante tout en béton de Zaha Hadid, construite dans le berceau de l’usine Volkswagen à Wolfsburg (2000-2005).

Quelques années plus tard, Claude Vasconi sera invité à Berlin pour participer à un concours international dont il sort lauréat. L’objectif est la reconquête des friches industrielles de Borsig (1994-1999), quinze hectares dans le quartier de Tegel, connu pour son aéroport de Berlin-Ouest. Le site historique de fabrication des locomotives est ainsi réactivé sur une nouvelle programmation commerciale ouverte sur la ville. Soulignons qu’à cette époque du passage du siècle, deux grands architectes français travaillent sur des opérations urbaines très importantes dans la capitale allemande réunifiée. Dominique Perrault est engagé dans la réalisation d’un complexe sportif (vélodrome et piscine, 1992-1999), au temps où Berlin aspirait à organiser les Jeux olympiques de l’an 2000. Vasconi-Perrault, deux voies parallèles qui vont se croiser seize ans plus tard sur le territoire de Billancourt. Le 57 Métal deviendra le point de rencontre.

La traduction par Claude Vasconi du programme du 57 Métal, des ateliers destinés au modelage d’outils de presse et de fonderie, va donner lieu à un scénario architectural où la question spatiale et la question technique balayent d’entrée toute velléité de design. Le design, il le laisse au bureau de style des concepteurs de voitures. L’architecture se lit ici dans le parti constructif. Claude Vasconi n’a pas oublié la leçon de Louis Kahn : « Quand vous décidez de la structure, vous décidez de la lumière »⁵. Volume, lumière, ergonomie et flexibilité, une belle scène d’atelier pour un architecte. À la commande « lourde » de l’atelier, l’architecte va répondre en instillant une légèreté issue du mouvement imprimé par l’enchaînement spatial⁶ dont les volumes vont crescendo. Vient ensuite l’idée de continuité exprimée par une même matière, le zinc prépatiné, pour habiller la façade comme la toiture. Enveloppe et structure sont ainsi intimement liées dans cette idée d’assurer une transition sans rupture. La peau est marquée tous les trente centimètres par des nervures verticales très saillantes ; cet effet de « nervosité », selon le mot de Vasconi, imprime à l’ensemble une force qui, cumulée à la monumentalité des sheds, donne un caractère unique à l’édifice.

Tandis que côté ville, le bâtiment se montre très ouvert avec sa grande façade de verre orientée Nord comme les ateliers d’artiste, côté Seine, le bâtiment fait rempart, la façade inclinée empruntant à l’image du glaci. Vasconi, voyant toujours les choses « en grand », reste fasciné par le travail de Vauban, l’ingénieur-stratège du Roi-Soleil, qui a su concevoir l’infrastructure comme une architecture. Il y voit une manière de tenir la ville à l’heure où l’étalement urbain fait ses ravages dans le paysage. Et, s’il est une référence que Vasconi affectionne particulièrement, c’est le palais Topkapi à Istanbul dont la toiture rythmée donne un statut de bâtiment-paysage à cette architecture de la Corne d’or. Du Bosphore à Billancourt, improbable correspondance. L’alignement, la progression et le rythme des sheds s’inscrivent dans une logique sérielle qui confère au bâtiment sa singularité. Il faut imaginer cela à plus grande échelle encore, car le projet initial s’étirait plus longuement

sur le quai. Et c’est bien plus qu’une simple carapace, comme Vasconi s’ingéniera à les façonner plus tard (Usine d’incinération de Rouen, La Filature de Mulhouse, Palais des congrès de Reims...), c’est un véritable paysage que l’architecte compose, avec ses lignes et ses hauteurs qui jouent avec le contexte du bouquet de tours de Badani & Roux-Dorlut et celui des collines de Meudon et de Saint-Cloud.

En fait de référence, Vasconi, pétri de culture allemande, garde en tête le projet de Erich Mendelsohn pour Leningrad (*Krasnoye Znamya*, ou la *Bannière rouge*), la seule œuvre de l’architecte expressionniste construite en Russie (1925-1928) : une usine textile hérissée de formes qui pointent vers le ciel. Aujourd’hui, cet ensemble industriel est en passe d’être reconverti en centre d’art et d’affaires ; une preuve supplémentaire, s’il en était, que la transformation n’est pas qu’une affaire boulonnaise, mais un sujet planétaire aujourd’hui. À l’objectif d’efficacité et de pérennité, s’ajoute l’idée de réversibilité en filigrane, l’avenir en prouvera l’importance. L’architecture des sheds qui apparaît avec la révolution industrielle au milieu du **xix**^e est devenue un archétype et a donné naissance à des paysages architecturaux inédits. L’un des plus beaux exemples est sans doute l’usine textile *El vapor* à Terrassa, construite dans la périphérie de Barcelone par Lluís Muncunill (1907-1909). On y voit ce thème du shed développé à l’échelle d’un grand dispositif lumineux. Un thème qui se prête à toutes les variations et autres réinterprétations. De grandes paupières ouvertes sur le ciel catalan, de grandes vagues au bord de la Seine avec Vasconi.

La nouvelle halle de travail de Renault est dynamisée par l’enchaînement des séquences spatiales, à six, neuf et douze mètres sous plafond. Ce principe architectural appliqué à un bâtiment de 9 000 m² colle parfaitement au *process* de l’usine : six mètres pour l’usinage, neuf pour le montage moyen, et douze pour le montage lourd. On se souvient que, dans un tout autre registre, Frank Gehry aura recours au même type de progression de hauteur pour accueillir l’art dans sa diversité au Guggenheim de Bilbao sous une peau de titane. Sous la peau de zinc de l’usine, l’efficacité du système constructif est évidente : poteaux – poutres en béton avec des portées de dix-huit mètres permettant de supporter une autre ossature, métallique celle-ci, qui intègre des ponts roulants capables de soulever trente tonnes, atelier de fonderie oblige. « Un module au nom et à l’allure futuristes, le 57 Métal, qui allie l’esthétisme des matériaux et l’amplification des formes industrielles », résume Emmanuel de Roux⁷. Il est intéressant de souligner que Claude Vasconi réactive les sheds alors qu’il aurait pu avoir recours à un autre modèle constructif comme de nombreux architectes et ingénieurs l’ont fait dès le début du **xx**^e siècle : Albert Kahn dès 1903 pour l’usine Packard à Detroit aux USA, Mattè-Trucco pour l’usine Fiat à Turin en 1922... Cependant, pour l’usine Ford à Dearborn (Michigan, 1924), le même Albert Kahn optera pour des sheds monumentaux qu’il conçoit dans un dispositif symétrique substituant de grands « M » aux classiques « dents de scie ». On peut donc voir dans le 57 Métal la volonté de l’architecte d’affirmer une image industrielle forte à travers cette icône expressionniste. Certains verront dans la géométrie de ses grands sheds la figure d’un losange...

Le shed reste un thème inépuisable. Regardons les architectes suisses Gigon et Guyer le détourner pour construire le Kunstmuseum Appenzell dans les montagnes suisses en 1998. Mais le recours à ce profil en dents de scie s’explique en l’occurrence par des raisons contextuelles, en réponse à des toits en pente environnants. Dix ans plus tard, les architectes espagnols Nieto & Sobejano puiseront aussi dans le vocabulaire industriel pour concevoir le Palais des congrès de Saragosse, un bâtiment dont la silhouette découpée revisite le thème du shed d’une manière aussi libre que monumentale. Et, Vasconi lui-même n’en avait pas fini avec cette histoire de sheds, il sera amené à les revisiter plusieurs fois. Tout d’abord



Krasnoye Znamja ou la « Bannière rouge », usine textile conçue par Erich Mendelsohn, Saint-Petersbourg, 1925-1928



«Hallen am Borsigturm», centre de commerces et de loisirs, reconquête des friches industrielles Borsig, quinze hectares, Claude Vasconi, Berlin, 1994-1999

4 « La nouvelle Citroën », in Roland Barthes, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.

5 Louis Kahn, *Silence et Lumière*, Saint-André de Roquepertuis, Éditions du Linteau, 1996.

6 « L’enchaînement spatial à 57 Métal est né de la continuité structurelle » explique Claude Vasconi dans sa biographie écrite par Gilles de Bure, Éditions du Regard, 1995.

7 Emmanuel de Roux, Georges Fessy, *Patrimoine industriel*, Paris, Scala et les Éditions du Patrimoine, 2000.

Signal Box, la tour centrale de signalisation des chemins de fer à Bâle, Herzog & de Meuron architectes, 1994-1999

avec le Credo de Colmar, ce siège de l'entreprise alsacienne Rinaldi (1991-1993), dont le dessin original projette une silhouette comme les crêtes des vagues. Puis l'opportunité de construire un lycée technique à Toulouse – dédié à l'automobile – conduira naturellement l'architecte du 57 Métal à remettre le shed au goût du jour, 20 ans après le bâtiment pionnier de Billancourt. Le lycée Gallieni, l'une de ses dernières œuvres, s'étire ainsi sur 300 mètres de long dans une rythmique de la répétition (2004-2008). À la rythmique des sheds, s'ajoute le mouvement tout en souplesse de la façade du restaurant d'entreprise côté Seine. Ce clin d'œil à Aalto, que Vasconi ne cesse de vouloir inclure dans ses bâtiments, prend ici la forme d'une paroi de brique ondulante qui participe à la dynamique de l'ensemble. Avec le 57 Métal, l'architecte démontre que la banalité fonctionnelle de la commande – car il s'agit d'un simple atelier et non du *flagship* de la compagnie automobile, rappelons-le – n'exclut pas une création architecturale exceptionnelle. Dans cette même logique, Herzog & de Meuron transformeront, quelques années plus tard, un ouvrage des plus fonctionnels, un poste d'aiguillage en gare de Bâle, en une véritable œuvre d'architecture (*Signal Box*, 1989-1994). La matérialité joue un rôle très important dans ce type de projet, les lamelles de cuivre le long des voies de chemin de fer suisse, le bardage de zinc le long du fleuve à Billancourt.

Une politique architecturale affirmée

Le 57 Métal est le fer de lance d'une nouvelle politique architecturale. Même s'il se retrouve « seul » aujourd'hui, le bâtiment de Vasconi n'est pas un acte isolé de ce monde industriel, il s'inscrit à l'origine dans ce grand plan d'urbanisme destiné à métamorphoser Billancourt. Il donne le « la » dans cette grande symphonie écrite pour un nouveau monde industriel. Tout devait suivre le mouvement. Tandis que l'entreprise n'est vraiment pas au meilleur de sa forme, loin de là, Bernard Hanon a néanmoins mis le cap sur un futur résolument créatif. À l'évidence, il s'agit de « mettre le turbo » pour remodeler l'image d'entreprise de Renault. Un effet accélérateur qui semble vouloir conjurer les mauvais chiffres. En vain, l'avenir le dira. Le 57 Métal est ainsi contemporain d'un des bâtiments industriels les plus célèbres, le Centre de distribution Renault à Swindon au Royaume-Uni. Cette œuvre, signée Norman Foster (1980-1982), décline alors le concept de *corporate identity* à travers une architecture *high tech*, exhibant joyeusement sa structure jaune dans le paysage du Wiltshire. Publié, primé (même par le Financial Times), ce bâtiment inauguré en juin 1983 par Catherine Lalumière, la ministre de la Consommation, et qui porte aujourd'hui le nom de *Spectrum Building*, a été classé monument historique en 2013. C'est une icône de la modernité, comme en témoigne la couverture du livre *L'architecture du **xx** siècle*⁸, au même titre que le siège de Lloyd's à Londres par Richard Rogers. Le courant *high tech* vit alors ses heures de gloire.

Parallèlement, Renault va aller chercher d'autres signatures outre-Atlantique. Dès 1981, Richard Meier conçoit le nouveau siège de la Régie destiné à prendre place sur le site du Point du jour à Boulogne-Billancourt. Si ce projet ne sera finalement pas réalisé, en revanche, l'architecte new-yorkais construira, dans son écriture blanche fétiche, le siège de Canal Plus, au bord de la Seine dans le XV^e arrondissement à Paris en 1992. Puis, la firme au Losange lance une autre commande à l'architecte mexicain Ricardo Legorreta, qui avait déjà réfléchi sur le sujet pour avoir construit l'usine Automex en 1964 à Toluca. Au nord-est du Mexique cette fois, à Gomez Palacio, ce disciple du grand maître Luis Barragan conçoit une usine-paysage qui, par les couleurs de ses longs murs, cherche la symbiose avec son contexte désertique. Elle ouvrira ses portes un an après le 57 Métal. Foster-Vasconi-Legorreta sont les trois architectes qui auront finalement façonné la nouvelle ligne architecturale de Renault de cette époque, un trio qui aura particulièrement excellé dans cet exercice

⁸ Peter Gössel, Gabriele Leuthäuser, *L'Architecture du **xx** siècle*, Cologne, Taschen, 1991.





Palais des congrès d'Aragon,
Saragosse, Espagne
Nieto Sobejano Architectes, 2008



Lycée Gallieni à Toulouse,
Claude Vasconi, 2008

industriel dans des contextes foncièrement différents. Si l'on ne peut parler alors de style dans l'architecture du constructeur automobile, il y a néanmoins une véritable signature contemporaine. Et, plus tard en 2001, l'une de ces agences de publicité, toujours friandes de relations entre la voiture et l'architecture, se servira de la démarche conceptuelle de Massimiliano Fuksas sur «*le nuage*» du futur centre des congrès de Rome pour réaliser un spot inattendu sur la Scenic pour Renault Italie. Depuis, *la Nuvola* a bel et bien pris forme dans sa boîte de verre, sur le site hautement moderne de l'E.U.R.

En dépit des apparences, le 57 Métal est un bâtiment de référence. Livré en 1984, l'année de la sortie du premier modèle du «*monospace*» Renault-Espace, le 57 Métal fait l'objet d'un timbre Europa émis le 27 avril 1987. Le graveur, Jacques Jubert s'attache alors à «*zoomer*» sur les sheds qui donnent l'identité architecturale au bâtiment. Il choisit ainsi l'angle sur la façade nord qui permet de mettre en valeur l'enchaînement de ces éléments constituant une «*cinquième façade*» inédite.

Rares sont les bâtiments contemporains à avoir été «*gravés*». Le 57 Métal entre ainsi dans le club très fermé des «*architectures timbrées*», à l'instar du Centre Pompidou (qui bénéficiera de deux timbres, l'un à son ouverture en 1977, et l'autre pour célébrer le 20^e anniversaire en 1997) ou la Bibliothèque nationale de France à Tolbiac, timbre dessiné par l'architecte lui-même en 1996. Plus rare encore est le choix de bâtiments industriels pour ce type de reconnaissance. Il y a bien l'exemple des Salines de Chaux, le chef-d'œuvre de Claude Nicolas Ledoux (1774-1779), mais, dans le cas du 57 Métal, personne ne s'attend à cette émission frappée sous le sceau du contemporain. Le point commun entre ces quatre bâtiments réside dans le fait qu'ils sont tous porteurs d'une vision. Une icône de la cité idéale pour l'ensemble des Salines, une machine urbaine pour le Centre Pompidou, un acte fondateur d'un nouveau quartier pour la BnF, un maillon moteur dans une grande chaîne de production pour l'œuvre de Vasconi à Billancourt. Toute proportion gardée, car le 57 Métal n'a rien d'un monument. Ni la taille, ni la fonction. En Allemagne, la grande halle AEG à Berlin, œuvre de Peter Behrens (1908-1909) a fait l'objet d'un timbre de la Deutsche Bundespost. Un bâtiment-culte à en croire Manfredo Tafuri et Francesco Dal Co qui y voient «*la synthèse entre le temple grec et l'usine moderne*»⁹. le 57 Métal apparaît, lui, comme la synthèse entre l'architecture et le paysage. Les sheds imprimant un paysage industriel puissant face aux collines de Meudon.

En 1984, le 57 Métal remporte une mention au Prix de l'Équerre d'argent attribué cette année-là à l'œuvre de Christian Devillers, le parking célèbre pour ses parois en pavé de verre (Parking des Chaumettes à Saint-Denis, 1983). La même année, le bâtiment se voit décerner le prix de la meilleure construction métallique. Et, nul doute que le jury du Grand prix national de l'architecture – que Vasconi reçoit en 1982 (après Jean Renaudie, Claude Parent, Paul Chemetov ou l'Atelier de Montrouge) –, a pris la mesure de toute la dimension de l'œuvre de ce constructeur qui se distingue aussi par ses actes urbains. Car, pour Vasconi, un projet n'existe que par ses racines urbaines. À l'ouverture de la Cité de l'architecture & du patrimoine, en 2007, la maquette du 57 Métal fait son entrée dans les collections du musée. Le public découvre une maquette en écorché, conçue par l'agence Vasconi à l'époque, qui montre autant l'effet «*glacis*» qu'elle dévoile le système constructif.



Maquette du nouveau siège de la Régie Renault à Billancourt. Richard Meier, 1981 (projet non réalisé)

Timbre Claude Vasconi – 57 Métal, édition Europa C.E.P.T. Dessiné par Jacques Jubert d'après Claude Vasconi, 1987

L'usine Renault à Gomez Palacio dans l'État de Durango (Mexique), Ricardo Legorreta, 1985

⁹ Manfredo Tafuri, Francesco Dal Co, *Architecture contemporaine*, Paris, Electa, 1976.

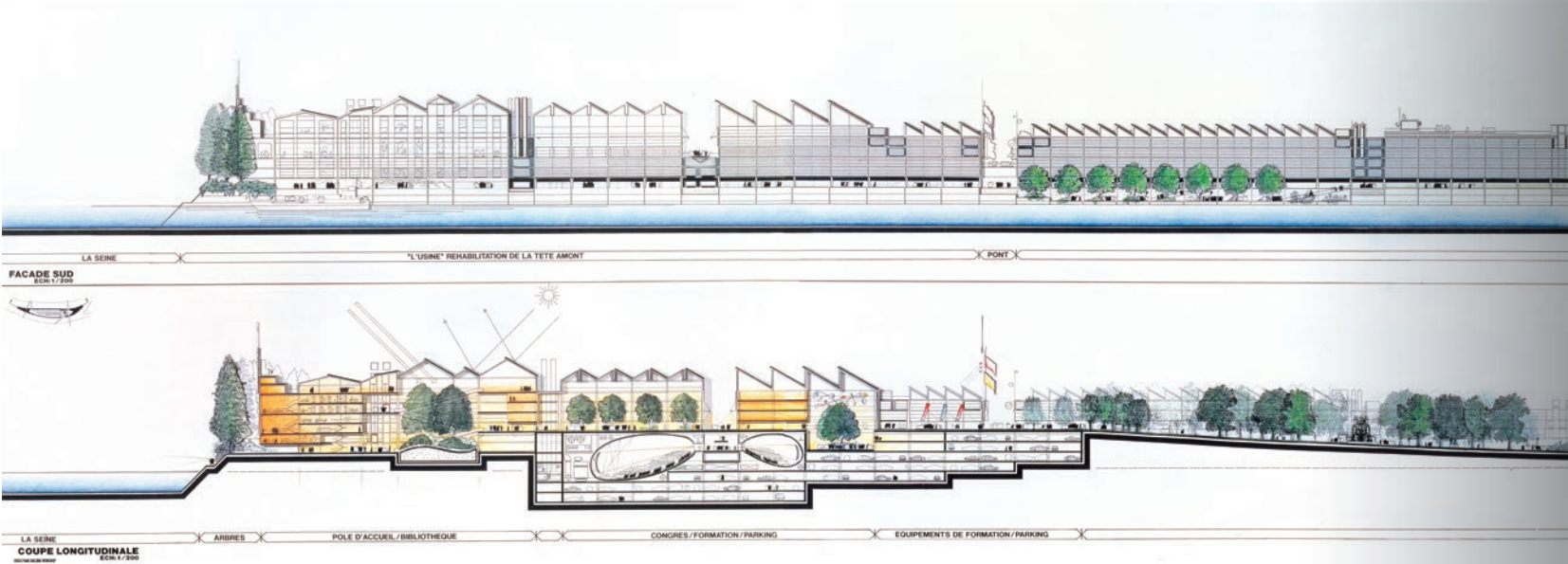




Kunstmuseum Appenzell, Suisse,
Annette Gigon et Mike
Guyer Architectes, 1998



Usine «El vapor Aymerich Amat i
Jober», de l'architecte Lluís Muncunill
(1909), à Terrassa, Espagne. Actuel
siège du Musée de la science et de la
technique de la Catalogne (mNATEC)



Le coup d'arrêt

Le gouvernement Rocard met fin au mandat de Bernard Hanon (pertes affichées 12,5 milliards de francs en 1984) et le remplace par Georges Besse. « La transition dans les pires conditions » titre alors le quotidien de l'économie *Les Échos* dans son édition du 23 janvier 1985. Il va donc falloir redresser et prendre des mesures radicales. Avant d'être assassiné par un commando d'Action Directe, devant son domicile, le 17 novembre 1986, le nouveau patron de la Régie aura notamment arrêté (provisoirement) l'écurie de Formule 1 de Renault et stoppé net le grand projet d'urbanisme industriel de « Billancourt 2000 ». Rendu orphelin, le Métal 57 restera de facto un prototype.

Quelques jours après la chute du mur de Berlin, ce sont les parois de la forteresse de l'île Seguin qui tremblent... Une page se tourne définitivement, en effet, avec la transition de Billancourt à Guyancourt. Le 21 novembre 1989, Raymond Lévy, le P.-D.G. qui a succédé à Georges Besse, annonce lors d'un Comité d'entreprise pour le moins extraordinaire la fermeture du site de Renault-Billancourt à l'échéance de 1992... Et les choses s'enchaînent vite. Une quinzaine de jours plus tard, Michel Rocard, alors Premier ministre, déclare devant les députés la création d'une Opération d'Intérêt National (OIN) sur le site et confie à Jean-Eudes Roullier, le 29 janvier 1990, une mission pour définir le caractère de l'opération d'urbanisme. L'objectif est clair, donner du temps pour la réflexion, afin de calmer les ardeurs des promoteurs pressés de construire. Il faut dire que l'opportunité foncière est fantastique : près de 60 hectares en ville ! Dès lors, la mutation d'un site exceptionnel de l'ouest parisien, face aux collines de Meudon, va devenir « un sujet » pendant plus de vingt ans. Un bon millier de projets auront été imaginés sur l'île Seguin devenue l'île de tous les fantasmes. On se souvient notamment de celui de Renzo Piano – l'architecte de l'exemple transformation du Lingotto à Turin – qui proposait de détruire et de reconstruire en gardant toutefois la mémoire de la silhouette de l'« île-paquebot ». Les écoles d'architecture y trouveront pour leur part un terrain de recherche privilégiée. Le Losange abandonnera donc le Trapèze.

Décision est prise de délocaliser l'entreprise automobile, de quitter l'emprise historique sur la Seine, et de la réimplanter dans le périmètre de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines, à 25 kilomètres de là plus à l'ouest. Ainsi naquit l'idée du « Technocentre », axé

Projet de Renzo Piano
Building Workshop Architects
pour l'île Seguin, 1993-1995.
Client. Mission d'étude pour le site
de Billancourt - Renault SA



largement sur la Recherche et le développement, à construire sur un site de 150 hectares. En fait, la trace du constructeur automobile est déjà là car Louis Renault s'y était porté acquéreur d'un aérodrome dans les années 1930, un lieu désaffecté en 1989. Ce grand chantier dont le master plan a été conçu par Valode & Pistre, ouvrira en 1998. Le duo, connu pour son « usine-fleur » à Aulnay-sous-Bois (usine L'Oréal, avec Peter Rice, Équerre d'argent en 1992) réalisera par ailleurs La Ruche, élément-moteur du nouveau projet.

Le 57 Métal doit alors « refaire » sa vie. Pour Louis Schweitzer, nommé en 1992 à la tête de la Régie – qui sera privatisée quatre années plus tard –, le Technocentre est « la traduction architecturale d'une nouvelle organisation ». Sous sa présidence, le 57 Métal va changer de cap : finit l'industriel, le processus de la tertiarisation est en marche. Le bâtiment de production devient ainsi centre de communication. Par cette première reconversion, le bâtiment va montrer son aptitude à changer de fonction, c'est tout l'enjeu de la consultation d'architectes lancée par Renault. À son grand dam, Claude Vasconi ne figure pas parmi les invités, ceux qui vont réfléchir à la transformation de « son » bâtiment... on lui propose de siéger au jury. Jakob+MacFarlane s'imposent par une réutilisation particulièrement créative et respectueuse de l'existant. En fait, ils vont se glisser intelligemment dans le bâtiment sans en changer la morphologie, mais en tirant parti du système constructif original. Ainsi issues de l'architecture des sheds, de nouvelles structures suspendues créent de nouveaux espaces dans cet immense volume capable et modulable. Ces grandes parois blanches inclinées, vont se garder de toucher le sol, telles certaines cimaises muséales. Il en ressort une très bonne interaction entre ces grandes feuilles pliées et les portiques très puissants.

Un processus de démolition

Jakob+MacFarlane qui aiment à pratiquer les transferts de technologies – le restaurant *Georges* au centre Pompidou est issu des techniques du bateau et non de celles du bâtiment – vont travailler ici avec l'entreprise Alcore Brigantine spécialisée dans la fabrication des cockpits d'Airbus afin de réaliser de grandes cimaises en nid d'abeille aluminium. L'idée est de « sculpter » le nouvel espace d'exposition, en toute légèreté. Leur intervention qui se distingue par son élégance et sa justesse parvient à créer un nouveau paysage dans le paysage existant. On pense alors à la manière dont Bernard Tschumi

L'ambassade de France à Varsovie,
un bâtiment métallique signé
Bernard Zehruss, Henry Bernard,
Guillaume Gillet et Jean Prouvé
pour les façades (1970) et
transformé par Jean-Philippe
Pargade entre 2000 et 2004



Le Centre de distribution Renault
à Swindon au Royaume-Uni,
Foster + Partners, 1980-1982



Les Grands Moulins de Paris à Tolbiac transformés par Rudy Ricciotti en bibliothèque universitaire en 2004

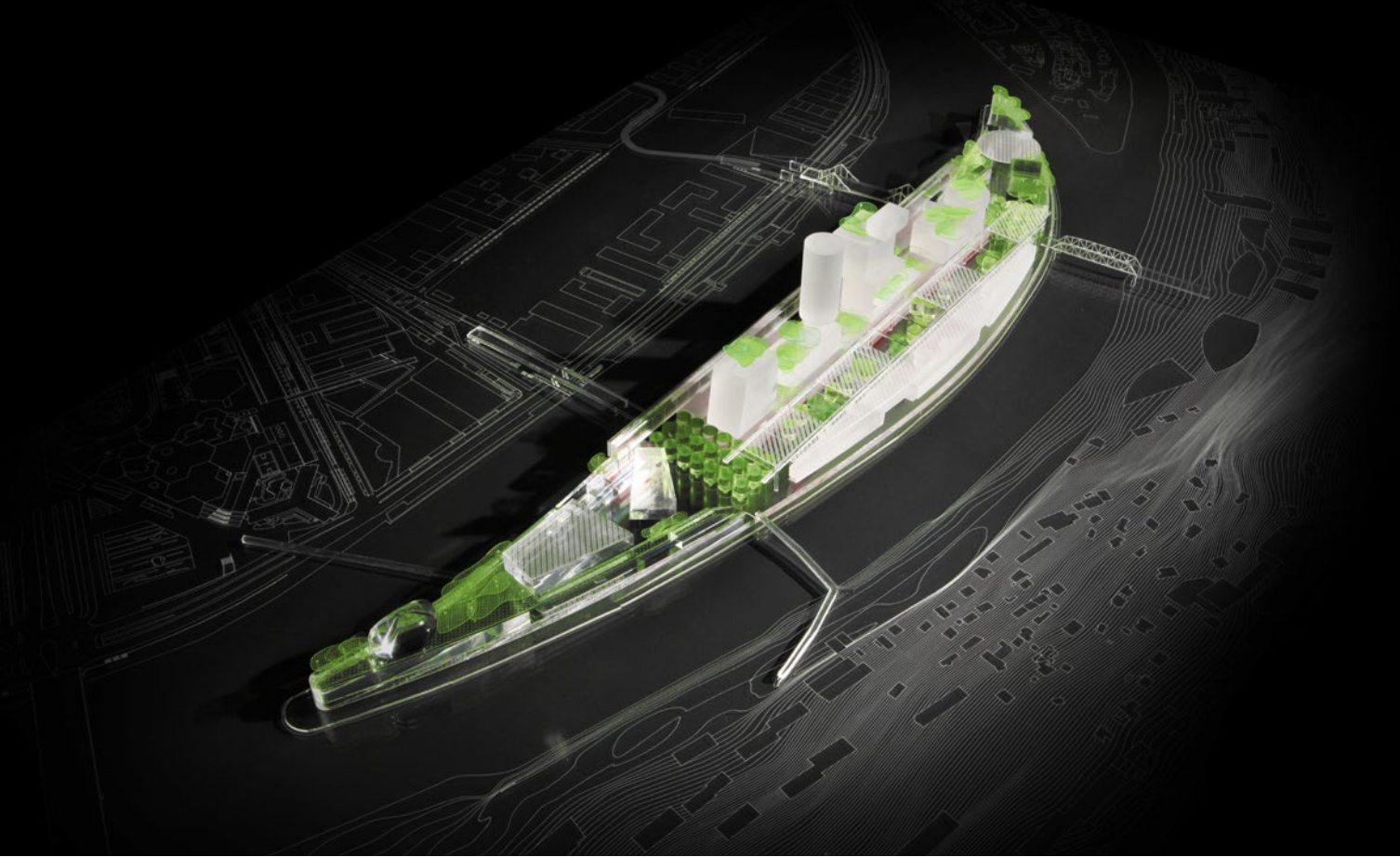
réalise un entre-deux inattendu au Studio du Fresnoy d’Alain Fleischer (1991-1997), dans un tout autre contexte à Tourcoing. Dans les deux cas, la toiture est génératrice d’un univers contemporain inédit.

Les rumeurs de démolition du patrimoine industriel vont réveiller des mauvais souvenirs. La destruction des Halles de Baltard, une trentaine d’années auparavant, reste rivée à la mémoire collective. «Boulogne assassine Billancourt» titre *Le Monde*, le 6 mars 1999. Par ce cri d’alarme digne de Zola, les lecteurs sont interpellés par Jean Nouvel. À la une, le quotidien du soir publie une tribune au vitriol où tous les acteurs du drame annoncé sont appelés en responsabilité. «Nous entrons dans l’ère des transformations, des mutations urbaines sur les territoires déjà construits. Le temps des grandes rénovations au bulldozer est révolu», écrit l’architecte. Cela n’empêchera pas le premier engin d’entrer en action le 29 mars 2004. Le «krak des ouvriers» va donc tomber...

Coulé le bâtiment-paquebot, exit l’«île-usine», la table rase fait long feu, les démolitions s’échelonnent inexorablement entre 2004 et 2005. Si Robert Doisneau, le gardien de la mémoire photographique de Renault, n’est plus là pour assister au massacre, d’autres photographes s’emparent du sujet. Dès lors, comme témoins du passé industriel, il ne reste plus que quatre pièces : la cabane historique de Louis Renault, le bâtiment X et le pont Daydé, tous deux construits dans les années 1920... et le 57 Métal ; sans oublier les morceaux de façades de la célèbre place Jules Guesde et autres pans monumentaux des anciens bâtiments de l’Artillerie sur le quai. C’est avec ces éléments de contexte que Jean Nouvel devra imaginer son nouveau projet urbain pour l’Île Seguin¹⁰. Une tout autre histoire va pouvoir s’écrire. Avec ou sans tours.

Désormais la menace pèse lourdement sur le 57 Métal. Car, en 2010, l’investisseur anglais Europa Capital s’étant porté acquéreur du bâtiment abandonné ne cache pas son intention de le raser pour réaliser une opération de bureaux : une tour devant «la non-tour» de Jean Nouvel (tour Horizons, AJN, 2011). Le milieu de l’architecture va réagir, le 26 juin 2014, *Le Monde* publie une pétition initiée notamment par François Barré, Dominique Jakob et Brendan MacFarlane signée d’un collectif d’architectes, d’artistes et de scientifiques¹¹. De nombreuses personnalités dont une série de Pritzker volent au secours du 57 Métal : Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Thom Mayne, Richard Meier, Renzo Piano, et Jacques Herzog et Pierre de Meuron qui ont démontré (avec la Tate Modern à Londres, puis avec la CaixaForum à Madrid) que la transformation était vraiment source d’expérimentation. Et, parmi les lauréats du Grand prix national de l’architecture, également signataires, on relève la présence de Lacaton & Vassal qui ont fait de la lutte contre la destruction un véritable cheval de bataille, comme le démontre la transformation de la Tour Bois-le-Prêtre à Paris, réalisée avec Frédéric Druot en 2011, ou bien le Frac de Dunkerque qu’ils ont installé dans un ancien chantier naval. Il est intéressant de noter que Billancourt, lieu jadis des luttes syndicales, est devenu celui d’une lutte architecturale. Car l’enjeu dépasse le sort du 57 Métal pour poser, plus fondamentalement encore, la question de la reconnaissance du patrimoine de ces années-là.

L’action dans la presse – qui n’a rien d’un réflexe corporatiste, soulignons-le – a pour but de sauvegarder un chef-d’œuvre d’architecture industriel représentatif par ailleurs de l’engagement d’un maître d’ouvrage sur le terrain de la création architecturale. Une première mesure de protection prise en 2011 par Frédéric Mitterrand, le ministre de la Culture et de la Communication, accorde un sursis. Son successeur rue de Valois, Aurélie Filippetti, confie une mission de médiation en 2014 à Jean-Pierre Dupont, préfet honoraire, ancien



directeur de l’architecture. Le bâtiment se trouvant sous le coup d’une demande de permis de démolition, il s’agit de trouver une issue dans l’urgence, c’est-à-dire une solution économique. Dans une situation de crise aussi tendue, l’espoir renaît lorsque Xavier Niel, le P.-D.G. de Free, décide de réinvestir la halle Freyssinet au pied de la BnF, sauvant par là même cette pièce de patrimoine industriel, elle aussi en danger.

Le scénario de la transformation apparaît donc comme l’atout majeur de la sauvegarde. Mais qui pourrait être alors le chevalier blanc dans la lutte pour le sauvetage du 57 Métal ? Au regard d’expériences récentes, on sait que ce type d’opération salvatrice n’est pas impossible. Plusieurs fois, en effet, une planche de salut a été trouvée grâce à l’engagement d’architectes qui se sont battus pour s’opposer à la destruction de bâtiments exceptionnels en leur genre et faire valoir les vertus de leur réutilisation. À cet égard, le précédent de l’ambassade de France à Varsovie, un bâtiment métallique construit du temps de la Guerre froide par Bernard Zehruss, est l’un des exemples les plus significatifs. Métamorphosé depuis par Jean-Philippe Pargade en 2004, le bâtiment diplomatique s’est ouvert sur la ville, comme sur le jardin, dans un projet qui a mis un point d’honneur à remettre en valeur les «panneaux Prouvé».

C’est le même type de détermination qui a guidé Rudy Ricciotti dans la sauvegarde des Grands moulins de Paris à Tolbiac destinés à la casse. Le colosse en béton a ainsi été reconverti en bibliothèque universitaire en 2004. Et, s’agissant du Kraanspoor, monumental ouvrage d’art des années 1950 dans le port d’Amsterdam, son recyclage en bâtiment de bureaux n’a été rendu possible que par l’intervention opiniâtre de OTH Architecten en 2007 qui ont persuadé la municipalité que l’option réutilisation était tout à fait viable. Tous ces projets ont clairement montré que la démolition n’était pas un processus inéluctable, et que,

Maquette du projet des Ateliers Jean Nouvel pour l’Île Seguin végétalisée à soixante pour cent, juillet 2010

10 Une mission de coordination confiée par la SAEM le 7 juin 2009.

11 «Mémoire et reconquête industrielle : Sauvons le 57 Métal», *Le Monde*, 26 juin 2014.



Le «Kraanspoor», immeuble de bureaux, Amsterdam, Pays-Bas, 2006-2007, OTH Architecten. Transformation d'un pont roulant de 270 mètres de long construit en 1952 par J.D. Postma au cœur d'un ex-chantier naval en passe de devenir un *Business park*

a contrario, la transformation pouvait être non seulement économiquement viable, mais architecturalement intéressante. Tous ces bâtiments, dans la spécificité de leur contexte et de leur programme, ont trouvé une nouvelle vie. Alors pourquoi le sort s’acharnerait-il sur le 57 Métal ?

Mais, pas de coup de baguette magique, une réflexion sur le programme s’impose alors. Comment reconverter l’ancienne cathédrale du travail ? De nombreuses idées fusent, y compris celle de transformer cette halle en une gare du nouveau réseau express du Grand Paris, le volume s’y prêtait. Mais la clé de l’énigme est à trouver plutôt dans l’économie. Coup de théâtre en juin 2015, alors que le maire de Boulogne-Billancourt, Pierre-Christophe Baguet, refuse toujours courageusement de signer le permis de démolir du 57 Métal, une décision du tribunal administratif de Cergy-Pontoise presse l’édile d’agir. Le 57 Métal n’a alors plus que quinze jours de sursis... La situation semble bien désespérée jusqu’au moment où, à l’été 2015, le chevalier blanc apparaît sous les traits du groupe immobilier BNP Paribas Real Estate, qui y voit une opportunité de développer un projet particulièrement intéressant dans la foulée de l’impressionnante transformation du bouquet de tours de l’opération CityLights, à la tête du pont de Sèvres. Alors pourquoi ne pas demander à l’architecte qui a su relever le défi de la mutation de ce patrimoine tertiaire des années 1970, de s’attaquer cette fois à la reconversion de cette pièce de patrimoine industriel des années 1980 ? En cette situation stratégique d’entrée de ville, le laboratoire architectural de Boulogne-Billancourt a résolument mis le cap sur la transformation. Le champ est ouvert autant pour l’architecte que pour le maître d’ouvrage pour pousser l’innovation et inventer un nouveau lieu.

Signe des temps, dans cette seconde décennie du **xxi**^e siècle, Dominique Perrault est amené à travailler à diverses reprises sur cette question essentielle de la transformation. Déjà, la BnF se posait, dès 1995, comme le premier acte de la gigantesque reconversion d’un quartier. S’enchaîne alors une série de projets : la Cour de justice de l’Union européenne à Luxembourg (construite à l’origine en 1973), La Poste du Louvre, le chef-d’œuvre de Julien Guadet dans le Paris haussmannien (1888), le pavillon Dufour dans l’enceinte du château de Versailles (**xviii**^e siècle) et successivement deux projets à Boulogne-Billancourt. Dans tous les cas de figure, il s’agit de revisiter un bâtiment, de rentrer dans la logique constructive de l’époque pour développer un nouveau projet issu d’un tout autre programme.

À l’heure où la question de l’obsolescence des bâtiments se pose, le 57 Métal avait-il tant vieilli au point que son concept initial le rende inutilisable ? La solution est contenue dans la réponse de Dominique Perrault au nouveau programme. Mais il y a un prix à payer : le 57 Métal ne pourra rester intact, il va connaître une transformation physique significative, à hauteur de cinquante pour cent, afin de s’adapter au nouvel usage dans une équation économique enfin trouvée. Équation signifie ici adéquation. Ainsi pourrait-on résumer le nouveau défi que Dominique Perrault doit relever dans un contexte où l’écriture architecturale très forte de Vasconi amène à avoir la réplique la plus juste. Car, entre restitution et nouvelle partition, le scénario se doit d’être particulièrement « réglé ». L’architecte de la Bibliothèque de France crée la rencontre entre deux géométries qui assument chacune leur logique rythmique. Différence et répétition, dirait Gilles Deleuze¹². Dans cette transition entre deux écritures, l’enjeu se situe dans la cohérence de l’imbrication des volumes et dans l’intelligence du raccord, à l’instar de la Tate Modern de Londres ou du Frac de Dunkerque. Sans ambiguïté ni faux-semblant, Dominique Perrault propose d’opérer une greffe nette, une intervention très visible et très lisible.



La greffe va prendre la forme d’un bloc de briques géantes de verre émergeant du paysage anthracite des sheds. Dans cette attitude empreinte de radicalité, le mouvement progressif des sheds est non seulement préservé mais également clairement perceptible depuis le pont-ruban dessiné par Marc Barani. Le nouveau volume très vitré s’aligne sur le gabarit du bâtiment d’en face signé Norman Foster (Immeuble Khapa, 2008), l’opération qui a marqué le top départ de la reconquête des terrains Renault. Les cols blancs ont ainsi définitivement remplacé les cols bleus à Billancourt.

« Il est bon d’être ancien et mauvais d’être vieux », nous dit Victor Hugo dans *Les Contemplations* (1856). Bien résistant, le 57 Métal ainsi revisité et redynamisé tire toute la force de l’ancien pour se lancer dans une course contemporaine ultra compétitive. Sauvé in extremis, il entame sa troisième vie.

La Cour de justice de l’Union européenne, 1996-2008 et 2013-2018, Luxembourg, Dominique Perrault Architecture, associé à Paczowski et Fritsch et à M3 Architectes. Extension du bâtiment de 1973 pour accompagner l’élargissement de l’Union européenne à 28 membres

12 Gilles Deleuze, *Différence et Répétition*, Paris, PUF, 1969.