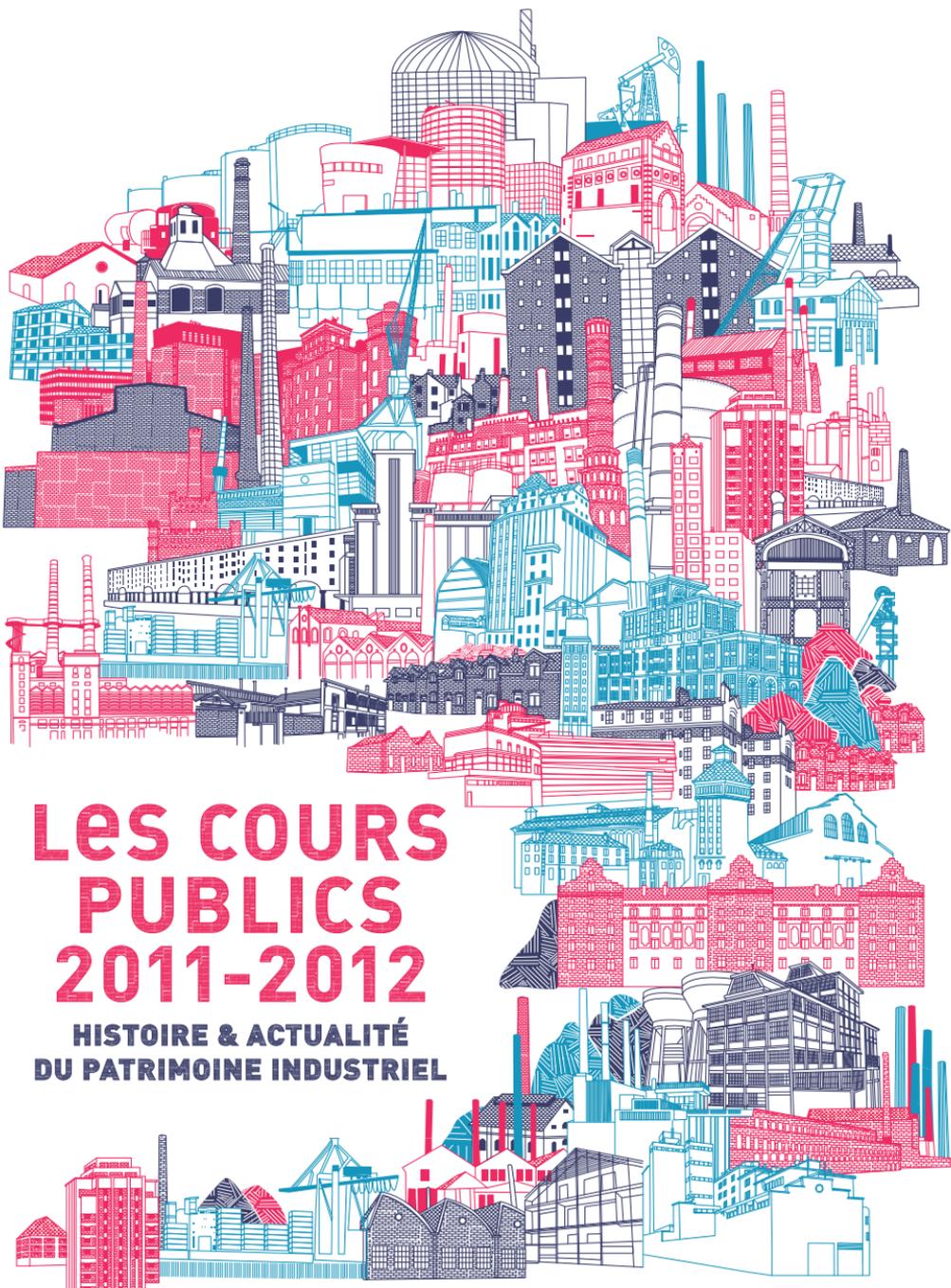


ITÉ
DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE



LES COURS PUBLICS 2011-2012

HISTOIRE & ACTUALITÉ
DU PATRIMOINE INDUSTRIEL



Des Cours publics à la Cité de l'architecture & du patrimoine

François de Mazières

Président de la Cité de l'architecture & du patrimoine



Pour leur sixième édition, les Cours publics de la Cité de l'architecture & du patrimoine invitent à la rencontre d'un « nouveau patrimoine » : riche d'un vaste ensemble de monuments anciens, la France s'attache désormais, depuis une quarantaine d'années, à la reconnaissance des édifices ou sites menacés par les grandes mutations de l'outil industriel.

D'importantes démolitions comme celle des Halles à Paris dès les années 1970 ont suscité la réaction des populations concernées et l'appropriation, parfois éphémère, de lieux en déshérence. Des initiatives souvent exemplaires de sauvegarde ont été conduites avec l'appui des spécialistes de ce secteur. Elles ont entraîné la prise de conscience des collectivités et des acteurs même de la mutation du tissu industriel.

Ici comme ailleurs en Europe, la reconversion de ces vastes emprises ou édifices interroge la place réservée dans notre culture à l'histoire des techniques et à la mémoire du monde du travail. Elle montre aussi la capacité de réemploi de ces ressources inscrites dans les villes et paysages, dans une perspective d'aménagement durable des territoires.

Après une année 2011 consacrée à l'histoire des jardins, ce nouveau cycle de cours publics « Architectures et paysages de l'industrie, l'avènement d'un patrimoine » revisite comme chaque année une page de l'histoire des espaces bâtis. Il est conçu et mis en œuvre par l'École de Chaillot, avec le concours du Musée des monuments français et de l'Institut français d'architecture, et avec le soutien du Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique au sein de la Direction générale des patrimoines (MCC).

Les cours du jeudi illustreront l'essor, le déclin et la résurrection des architectures de l'industrie. L'approche diversifiée des problématiques territoriales de reconversion de sites caractéristiques donne à ce cycle sa forte dimension d'actualité.

Les cours du lundi apporteront aux questions du patrimoine industriel, l'éclairage technique et opérationnel auxquels ils sont plus particulièrement dédiés, avec un focus sur la ZAC Paris Rive Gauche.

Ces 26 séances se dérouleront dans l'auditorium de la Cité.



La Maf, partenaire des Cours publics

Alain Vivier

*Président de la MAF,
Mutuelle des architectes français*



Créée par des architectes, la MAF assure depuis 1931 les architectes et concepteurs du bâtiment et les accompagne dans l'évolution d'un métier passionnant et exigeant. Pour cette raison, la mutuelle s'intéresse à toutes les actions qui participent à une meilleure appréhension de l'architecture, sous toutes ses facettes.

Les Cours publics de la Cité de l'architecture & du patrimoine sont une occasion privilégiée d'enrichir, d'approfondir et d'élargir des connaissances qui constituent les sources d'une analyse féconde pour les architectes sur le terrain. La MAF a donc souhaité, en tant que mécène, apporter son soutien financier à la captation vidéo de ces cours et à leur diffusion sous forme de CD aux écoles d'architecture.

L'ampleur exceptionnelle des thématiques abordées par les cours de la Cité, comme l'approche juridique du métier avec la formation HMO (Habilitation à la maîtrise d'œuvre), pour laquelle la MAF a mis à disposition des écoles d'architecture un module de formation dédié à la responsabilité et l'assurance professionnelle, constituent des sources de savoir complémentaires à l'enseignement délivré dans les écoles d'architecture.

La conjugaison des efforts pour susciter la curiosité des futurs constructeurs ne peut que les aider à se préparer aux choix qu'ils auront à faire demain. Soutenir la création architecturale qui est une expression de la culture, tisser avec nos sociétaires des liens étroits, faire entendre la voix de la MAF pour la défense des architectes, tels sont les fondements de notre présence active au sein d'un environnement professionnel complexe et évolutif.

Les cours du jeudi

Architectures et paysages de l'industrie, l'avènement d'un patrimoine

Les cours du jeudi offrent un panorama de l'architecture industrielle au pluriel, de son histoire à ses grandes mutations, depuis les premières manufactures aux grandes halles de l'industrie moderne, de la petite installation rurale aux grandes infrastructures qui ont construit certains paysages, imaginaires et héritages régionaux.

Cette histoire accompagne celle du progrès technique, qui lui a souvent conféré ses qualités d'avant-garde. Ainsi l'architecture industrielle a-t-elle souvent influencé par son efficacité la modernité en architecture.

Si ce bâti dédié à des activités d'ordre économique dispose d'un statut incertain, entre utilitaire et symbolique, la dimension culturelle qui lui est peu à peu reconnue le valorise comme un véritable corpus d'architecture, et du fait de la désindustrialisation, comme un patrimoine à part entière.

Ces conférences mettront l'accent sur l'ancrage particulier des activités et des constructions industrielles dans des territoires dont elles ont su exploiter et valoriser les ressources, et qui sont indissociables des infrastructures qui les desservent et des établissements humains qui les animent.

Enfin, les préoccupations environnementales qualifient le patrimoine industriel dont la réappropriation répond à de nombreux critères du développement durable : investir pour démolir ne peut plus trouver aujourd'hui, sauf exception, de justification.

Mireille Grubert, directrice de l'École de Chaillot

À partir du 3 novembre 2011 // 20 séances de 1h30 chacune
Le jeudi de 18h30 à 20h // Auditorium de la Cité de l'architecture
& du patrimoine au palais de Chaillot // Destinataires: tout public

Jeudi 3 novembre 2010

**Construire pour produire.
Matériaux, techniques
et architectures de l'industrie**

**Conférence introductive
Bertrand Lemoine**

Directeur de l'Atelier du Grand Paris,
président du CILAC (Comité
d'information et de liaison pour
l'archéologie, l'étude et la mise
en valeur du patrimoine industriel)

Si l'activité industrielle remonte aux premiers âges de la civilisation, la notion même d'industrie est étroitement associée à l'essor de la mécanisation.

Avant l'invention de la machine à vapeur, les installations industrielles utilisent l'énergie de l'eau et du bois, et dérivent de l'architecture paysanne. L'accélération due à l'introduction de la force motrice des machines et l'usage du charbon de terre a provoqué la Révolution industrielle à la fin du XVIII^e siècle, sans impact significatif immédiat sur les installations techniques.

À partir des années 1870, plusieurs phénomènes président à la naissance d'une véritable architecture de l'industrie. La diversification des modes de production entraîne l'apparition d'une floraison d'installations

étroitement associées à l'introduction de charpentes en fer, et bientôt en acier, ainsi qu'au large usage du verre dans les couvertures ou les façades : hauts fourneaux géants, halles immenses, structures de manutention, réservoirs et chevalements, etc. La brique devient le matériau d'enveloppe privilégié d'une architecture manifeste, qui affirme la puissance des sites de production et communique les ambitions des grandes sociétés, voire des empires industriels. Au-delà, les usines changent d'échelle, pour former parfois de véritables villes.

Au XX^e siècle, le béton armé favorise le développement de nouvelles typologies, aux éléments caractéristiques : porte-à-faux, voûtes et voiles, piliers et dalles. Et certains « morceaux de bravoure architecturale » fournissent de nouveaux paradigmes à l'architecture moderne. La dernière génération des usines de ce siècle privilégie le modèle de la halle, dont les structures à tirants ou suspentes ouvrent la voie à des solutions constructives innovantes.

À travers l'émergence d'une architecture spécifique à l'industrie on peut ainsi lire une double histoire. Celle de l'industrie, qui a durablement marqué les paysages. Celle aussi de l'architecture, dont on mesure mieux aujourd'hui ce qu'elle doit à l'invention de matériaux, de techniques et de formes inédites propres au monde industriel.

Manufactures et usines entre villes et campagnes

Jeudi 10 novembre 2010

La construction des paysages par l'industrie

Jean-François Belhoste

Historien, directeur d'études à l'EHESS,
enseignant à l'École de Chaillot

L'industrie n'a jamais vécu en autarcie, elle s'est développée au sein d'un système d'échanges territoriaux. Beaucoup d'anciens ateliers se sont développés en milieu rural, au plus près de l'eau, pour faire mouvoir les roues qui actionnaient les machines, et au plus près de la forêt, pour fournir le bois dont s'alimentaient ses fours.

Cette emprise s'est faite progressivement : les rivières furent aménagées dès le Moyen Âge, couvertes de divers ouvrages –barrages, chutes, dérivations– qui permirent d'établir des installations tous les 500 mètres environ. Les forêts furent elles aussi façonnées par une pratique sylvicole destinée à la fourniture régulière de bois à brûler, et leur aménagement en taillis.

Les industries manuelles comme les tanneries et fabriques de laine ont occupé, quant à elles, le centre des villes et des bourgs, pesant largement sur la formation des parcellaires et des réseaux viaires, et imposant souvent leur développement. Avec la révolution industrielle, les choses ont rapidement changé. Les machines à vapeur ont remplacé les roues, la houille s'est substituée au bois. Des cheminées ont surgi, des toitures en sheds, des paysages miniers, avec leurs chevalements et terrils, qui restent pour nous les icônes de l'industrie du XIX^e siècle. Des villes champignons ont grandi et généré des faubourgs aux vastes cités ouvrières et grandes usines de briques.

Au XX^e siècle, de nouveaux paysages se sont construits le long des fleuves, mêlant les hautes silhouettes tubulaires des raffineries aux immenses usines automobiles. Aujourd'hui les marques de ces entreprises subsistent malgré le reflux des activités. À qui sait les lire, elles témoignent de la place éminente, souvent ignorée, tenue par l'industrie dans leur formation, aussi bien dans la ville que dans les campagnes.

Jeudi 17 novembre 2011

Les tabacs, architectures d'une industrie de l'État, XVIII^e-XX^e siècles

Paul Smith

Chercheur, Direction générale
des patrimoines, ministère
de la Culture et de la communication

Le patrimoine bâti de l'industrie française des tabacs offre un intéressant survol, sur trois siècles, des grandes tendances de l'architecture de l'industrie. Il s'agit, certes, d'une industrie à part, «privilegiée», c'est-à-dire monopolisée pour des raisons fiscales par l'État, de Colbert jusqu'à la Révolution française, puis de Napoléon 1^{er} jusqu'à la privatisation de la Seita en 1995.

Au delà des contraintes productives, reflets de l'évolution constante des modes de consommation du tabac, ses bâtiments doivent représenter l'autorité fiscale de l'État et du ministère des Finances.

Trois générations peuvent être identifiées. La première, au XVIII^e siècle, correspond à la concentration en atelier d'une main-d'œuvre importante pour un travail essentiellement manuel, voué à la production de «rôles» et de «carottes».

Quand la mécanisation se met en place dans les années 1830, la conception d'une nouvelle série de manufactures, sous la direction d'ingénieurs polytechniciens, mobilise la puissance des machines à vapeur dans la production du scaferlati (le tabac haché à fumer) et de la poudre à priser.

Mais le cigare, qui devient à la mode sous la Monarchie de Juillet, résiste aux tentatives de fabrication mécanique. Requérant un nombre très considérable de cigarières travaillant à la main et aux pièces, il commande la construction

de grands ateliers distribués en étages autour de cours permettant, entre autres, la fouille des ces ouvrières avant leur sortie.

Le XX^e siècle voit le triomphe de la cigarette toute faite, nécessitant à son tour de nouvelles formes bâties : d'immenses usines de plain pied, bien situées sur les réseaux de communication ferroviaire et routière.

La désaffectation progressive des anciennes manufactures à partir des années 1970 s'accompagne d'une reconnaissance de leur intérêt du point de vue de l'histoire et de l'art, et, dans plusieurs cas, leur sauvegarde par des reconversions, en logements, en bureaux, en lieux de culture et en lieux d'enseignement.

Jeudi 24 novembre 2011

L'industrie en représentation. De l'époque romantique aux Expositions universelles (1800-1867)

Nicolas Pierrot

Historien, chargé du patrimoine
industriel au service patrimoine
et inventaire de la Région Île-de-France

Comment peindre l'usine, lui conférer la dignité de la représentation ? Après l'alliance éphémère du Beau et de l'Utile prônée par l'*Encyclopédie*, le postulat romantique d'une «aversion instinctive des poètes et des artistes pour les merveilles de la civilisation» (Théophile Gautier, 1844) s'affirme. Mais les œuvres retrouvées –un foisonnement de paysages et de vues d'architecture– portent un discours différent. Les peintres, dessinateurs et lithographes qui choisirent de montrer les ateliers de la première industrialisation, ne condamnèrent pas d'emblée l'industrie

comme « altérité culturelle ». Il est certes des « portraits » de manufactures ou d'usines, à la gloire des entrepreneurs. Mais plus nombreuses encore sont les installations croisées sur les chemins pittoresques : elles offrent l'opportunité de synthèses plastiques et symboliques entre la nature et l'industrie, jusqu'à l'invasion d'artéfacts irréductibles : hautes manufactures textiles, forges à l'anglaise et cheminées fumantes.

L'élan industrialiste de la Monarchie de Juillet, puis les Expositions universelles de 1855 et 1867, semblent changer la donne. Alors s'essouffle la vogue des lithographies de paysages pittoresques et romantiques. À partir des années 1840, les lithographies de prestige et les gravures de presse chantent la ville et l'industrie, source de la prospérité nationale et de la puissance impériale. Malgré quelques œuvres exceptionnelles, les peintres contribuèrent peu au mouvement – il faudra en expliquer les raisons – avant la célébration de l'ouvrier dans les Salons de la Troisième République, et la redécouverte tardive de la cheminée d'usine dans le paysage impressionniste.

Jeudi 1^{er} décembre 2011

L'industrialisation dans ses territoires

Louis André

Historien, maître de conférences au département d'histoire de l'art de l'université de Rennes 2

Souvent réduite à l'appellation de « Révolution industrielle », l'industrialisation est le phénomène majeur des sociétés d'Europe ou d'Amérique du Nord durant les deux derniers siècles. Les caractéristiques de ce mouvement, entre périodes d'expansion et crises, sont la concentration de capitaux et de main-d'œuvre, la révolution technologique et la mécanisation ou encore la révolution des transports par le chemin de fer. À côté des cités manufacturières, l'industrie investit de nouveaux espaces en fonction des matières premières et énergies disponibles, des débouchés et voies de communication, pour y implanter ses multiples usines et cités.

Ainsi naissent des paysages aux constructions et à l'organisation caractéristiques, à l'image du Creusot des Schneider ou des villes textiles du Nord ou de l'Est. Cependant la nature « dualiste » de l'industrialisation française, fortement et faiblement capitaliste, associant petites et grandes industries, traditionnelles et novatrices, se retrouve dans les modalités d'organisation de ses territoires. À côté des régions industrielles très denses et proches du modèle anglais, l'industrie diffuse va s'implanter durablement dans les zones rurales de l'hexagone.

Après une approche géographique et typologique de ces villes et territoires, on s'attardera sur quelques exemples emblématiques dont l'organisation et le patrimoine témoignent de l'empreinte durable de l'industrie.

Jeudi 8 décembre 2011

Innovations constructives et dessin de l'usine : ingénieurs ou architectes ?

Jean-François Belhoste

Au début du XIX^e siècle, l'industrie vit l'entrée en scène de nouveaux acteurs, les ingénieurs civils. Œuvrant généralement à titre de conseil dans une grande variété de domaines techniques, ils intervinrent de plus en plus dans la construction d'ouvrages d'art comme de fabriques et d'usines. À partir de 1828, une majorité d'entre eux fut formée au sein de la nouvelle École centrale des arts et manufactures, comme Gustave Eiffel et Émile Muller, l'introducteur de la céramique décorative en France et l'un des fondateurs en 1865 de l'École spéciale d'architecture.

Le premier objectif du constructeur d'usine était de la rendre fonctionnelle, suffisamment spacieuse et éclairée, chauffée et ventilée, apte à recevoir des machines et de lourdes charges. Et les hommes de l'art, fortement contraints par les coûts de construction, puis d'exploitation des édifices, furent conduits à innover : ils donnèrent une place croissante au dessin technique, développèrent le calcul de résistance des matériaux, et assurèrent la promotion de nouveaux matériaux tels le métal et le béton armé. Conscients des dangers d'une approche strictement dictée par l'économie, certains se dirent néanmoins soucieux de concilier le beau, le vrai et l'utile. Cette irruption des ingénieurs dans le champ de la construction, bientôt élargi à celui des bâtiments civils, ne fut pas sans effet sur les architectes. Elle donna naissance chez eux au courant rationaliste. La construction d'usines est assurément l'un des domaines où s'observe le mieux cette relation qui a oscillé entre complémentarité professionnelle et confrontation.

Jeudi 15 décembre 2011

Paris, capitale de l'industrie au XIX^e siècle

Thomas Le Roux

Historien, chargé de recherche au CNRS/EHESS - Maison Française d'Oxford

Il est impossible de bien comprendre Paris au XX^e siècle sans connaître la dynamique industrielle qui a gagné la capitale à partir des années 1800 et joué un grand rôle dans sa construction à partir du début du XIX^e siècle.

Peu à peu, l'industrie lui impose son rythme et induit des transformations urbaines importantes. Des architectures d'ateliers et d'usines aux logiques de réseaux dans les territoires de la périphérie, le « projet industriel » se décline à plusieurs échelles dans le paysage, sur une grande variété de secteurs et de pratiques de production. Malgré cette diversité, des logiques spatiales, économiques et environnementales permettent de restituer les grands traits d'une activité industrielle sans doute la plus dense de France dans la seconde moitié du siècle.

La relation entre la ville et l'industrie est alors complexe : attirance et répulsion se conjuguent pour différencier progressivement les quartiers et les pôles, dont la complémentarité font pourtant entrer la capitale, à l'origine politique et administrative, dans la civilisation industrielle. Après cinquante ans de désindustrialisation, un certain nombre de traces explicites de son passé manufacturier restent des marqueurs paysagers remarquables. Les vagues de destruction d'usines des dernières décennies n'ont pas complètement effacé certaines des structures urbaines mises en place par et pour l'industrie, bien que leur lisibilité soit parfois difficile.

Jeudi 5 janvier 2012

Paul Friesé, de belles usines pour une Belle Époque

Nicolas Pierrot

Pour le voyageur épris de modernité à la veille de la Grande Guerre, le trajet de Paris à Montereau offrait un paysage scandé d'usines prestigieuses, à la gloire des grands entrepreneurs de la « seconde industrialisation ». Voici d'abord la centrale et les sous-stations électriques du métro, célébrant les conquêtes de la « Fée électricité ». Dans la vallée de la Seine, ce sont les grandes distilleries-maltes à Maisons-Alfort et Ris-Orangis, les Grands Moulins de Corbeil, l'importante papeterie Darblay, la manufacture de papiers peints Isidore Leroy (à Paris puis à Saint-Fargeau-Ponthierry), enfin l'usine de matériel électrique Schneider et Cie de Champagne-sur-Seine. Toutes portent la marque de Paul Friesé (1851-1917).

Colosses de meulière et de briques à la mise en œuvre soignée associant fonctionnalité et citations historiques, ces édifices affichent une parenté de style. Les monuments de Paul Friesé (associé jusqu'à 1891 à l'ingénieur Jules Denfer) sont aujourd'hui redécouverts à la faveur d'opérations d'inventaire du patrimoine industriel, nourries par l'étude minutieuse de ses archives personnelles.

À la suite de son biographe Hugues Fiblec, il faut apprécier les efforts de Friesé pour révéler et magnifier les organes de production, et concevoir ce faisant une véritable architecture industrielle. Mais la démarche de l'archéologue industriel propose un nouveau regard : ces usines ont « grandi » et développé d'autres fonctions, dont il faut, loin d'isoler l'usine

originelle, considérer les différentes « strates » léguées par le xx^e siècle. En retour, on pourra montrer la souplesse et l'adaptabilité, la pérennité des choix de l'architecte : autant d'atouts qui, avec la qualité esthétique et structurelle, expliquent l'élévation de ces usines au rang de patrimoine.

Jeudi 12 janvier 2012

L'usine : une ressource pour la modernité

Gérard Monnier

Historien de l'architecture, professeur émérite de l'université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne)

Au xix^e siècle, les composantes du site industriel – les ateliers, les entrepôts – sont parmi les programmes porteurs de la modernité : les industriels maîtres d'ouvrages deviennent plus sensibles à la rationalité des projets modernes et à leur économie qu'à leur inscription dans les valeurs des Beaux-arts.

Cette rupture ne va pas de soi. Bien des usines, et celles qui sont remarquées, sont pendant longtemps soumises à l'éclectisme architectural : les Salines royales d'Arc-et-Senans de Ledoux, les Docks St Katharine à Londres, les « châteaux de l'industrie » des industriels du textile dans le Nord, etc.

Les procédés de la construction en fer, les nouveautés typologiques (couvertures en sheds), sont élaborés par les entreprises de construction et les ingénieurs : les architectes ne tardent pas de leur côté à adapter la construction industrielle à des projets d'architecture. Entre 1900 et 1914, les halles de la Villette inspirent Tony Garnier dans l'étude célèbre *Une Cité industrielle*, et en Allemagne, l'usine AEG à Berlin (P. Berhens, arch.), la Fagus Werke à Aalfeld (W. Gropius, arch.)

sont des monuments de la modernité ; enfin le modèle américain de la *daylight factory* opère (Manufacture des œillets à Ivry). L'usine s'impose aux architectes comme terrain d'expérience d'une organisation fonctionnelle moderne : Le Corbusier trouve des schémas d'organisation inédits dans ses projets d'abattoirs. Les frères Perret deviennent d'importants constructeurs d'ateliers et d'usines construits en béton armé.

L'usine est aussi source de « figures architecturales » : dès 1923, l'atelier d'Ozenfant (Le Corbusier et P. Jeanneret, arch.) est coiffé de sheds empruntés à l'espace de l'usine. En retour, le style de l'architecture moderne s'impose aux architectes de l'industrie : abandon de la modénature savante, nouveaux percements... etc.

En fait la question est celle des échanges entre des cultures complémentaires.

Jeudi 19 janvier 2012

Les usines de construction automobile : une architecture sans architecte ?

Alain Michel

Historien, maître de conférences de l'université d'Evry-Val-d'Essonne

Au cours du xx^e siècle, quelques constructeurs d'automobiles se sont développés au point que leur activité devienne l'archétype de la « Seconde révolution industrielle » et de la production de masse.

Leurs usines ont acquis le statut, peu légitime sur le plan historique, d'emblème de l'architecture industrielle : on pense aux immenses usines Ford de Highland Park (1910) ou de River Rouge à Detroit réalisées par Albert Kahn (1917-1928) ; à celle du Lingotto

(1922) de Fiat à Turin conçue par Giacomo Matté-Trucco et son équipe.

Mais au-delà de ces façades mythiques, comment identifier l'architecte de la plupart de ces édifices ? Si une partie de l'île Seguin de Louis Renault à Billancourt a été reprise après guerre par Albert Laprade (1945), l'essentiel du complexe industriel a été conçu par un service de construction interne entre 1929 et 1935.

L'usine automobile est le fait d'entrepreneurs du bâtiment et d'ingénieurs plus que d'architectes. Elle relève d'un agencement fonctionnel plus que d'une projection architecturale. Est-ce pour autant une architecture « an-archique », sans « arché » c'est-à-dire sans origine ni commandement ?

Nous montrerons ce qu'une étude historique localisée et datée, s'appuyant sur les archives des entreprises et sur les sources visuelles (photographies, films, plans, etc.), apporte à ce débat daté et à la compréhension de cette forme spécifique d'architecture et de paysage industriels.

Patrimoine et transformation des territoires

Jeudi 26 janvier 2012

L'invention du patrimoine industriel

Paul Smith

D'où vient le patrimoine industriel ?

L'intérêt pour les vestiges matériels de l'industrie apparaît au Royaume-Uni, où l'expression « archéologie industrielle » est forgée dès 1955.

On s'inquiète alors de la disparition rapide des traces physiques de la première révolution industrielle, et des infrastructures de transport qui y furent associées. Cette industrialisation, née en Angleterre dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle représente en effet, pour le meilleur et pour le pire, l'une des contributions majeures de ce pays au cours de l'histoire mondiale. En France, la crise des années 1970 entraîne la disparition de pans entiers des secteurs

traditionnels – textiles, extraction de la houille, sidérurgie... – suscitant une nouvelle attention aux valeurs patrimoniales de l'industrie, partagée par des historiens et des architectes, mais aussi par des artistes et des photographes, sensibles aux « beautés » de la friche industrielle.

La création du CILAC, association nationale d'étude et de défense du patrimoine industriel, et la politique culturelle des « années Mitterrand » contribuent à la reconnaissance publique de ce « nouveau » patrimoine. Celui-ci est dorénavant recensé, documenté et publié, parfois même protégé à l'instar du patrimoine monumental.

À bien des égards, le temps du deuil de l'ère industrielle paraît accompli et le patrimoine industriel reconnu comme un témoin légitime de l'histoire. Mais les déficits de protection, des démolitions intempestives, ou encore des reconversions peu judicieuses, montrent que les batailles ne sont pas toutes gagnées.

Jeudi 2 février 2012

Recycler l'architecture industrielle

Philippe Prost

Architecte du patrimoine

Avec le déclin, dès les années 1970, de pans entiers de l'activité industrielle en Europe, la tentation d'en effacer toute trace bâtie a été d'autant plus grande que le traumatisme économique et social fut violent.

La reconversion de ce patrimoine est vite apparue comme l'unique moyen d'en éviter la démolition et au-delà d'en assurer la conservation. Loin d'être achevé, ce processus se poursuit avec la mondialisation industrielle en cours, mais désormais avec une expérience accumulée, un savoir-convertir constitué. Et ce qui apparaissait il y a trente ans comme une somme de contraintes à la base d'un pari risqué est désormais généralement perçu comme une belle opportunité fondée sur de véritables atouts. La conservation *in-situ* de machines comme d'équipements techniques participe d'un effort de préservation de l'esprit comme de la mémoire des lieux.

À l'instigation d'historiens et de scientifiques, d'associations et d'élus, la multiplication des projets au cours des trente dernières années a démontré l'étonnante capacité de ces architectures à accueillir la diversité des programmes et le renouvellement des usages, publics ou privés : habitat, bureaux, commerces, équipements culturels.

Aujourd'hui la question de la reconversion ne se pose plus à l'échelle de l'édifice seul, mais du site tout entier, voire du paysage. Les friches industrielles offrent de nouveaux

champs d'expérimentation pour un développement durable des territoires et du projet urbain, de même que la réutilisation des bâtiments s'inscrit désormais dans une approche environnementale de la construction.

Qu'il s'agisse de matériaux, de bâtiments ou de friches, recycler est le maître mot.

Jeudi 9 février 2012

Quand l'industrie entre au musée

Philippe Mairoi

Conservateur en chef du patrimoine, chercheur à l'inventaire du patrimoine de Franche-Comté

Certaines entreprises manifestent déjà au XIX^e siècle, au travers des premiers musées d'art et d'industries, ce beau souci : figurer parmi les œuvres d'art. Mais le mouvement qui s'amorce en France dans un contexte marqué par la crise, autour des années 1970 et 1980, est d'une autre nature, et relève de plusieurs causes connexes : la place du fait technique dans les sciences humaines, celle des politiques de valorisation des techniques, celle enfin de la reconnaissance croissante des relations entre technique et société.

À côté de la création de la Cité des sciences et de l'industrie de la Villette, et de quelques centres de culture scientifique et technique dans les régions, des projets de recherche, conservation et mise en valeur *in situ* du patrimoine industriel apparaissent, témoignant du passé, plus rarement de son actualité.

En effet, au contraire d'autres pays, les entreprises françaises dotées de leur propre musée sont peu nombreuses et la plupart d'entre elles se préoccupent bien

d'avantage de leur avenir que de témoigner de leur passé.

Pourtant, portées par la démarche éco-muséologique, des expériences se font jour qui tentent d'inviter l'industrie au musée, d'inviter les visiteurs dans les usines : non seulement les architectures d'autrefois, les machines ou outils d'hier, les histoires ou « mémoires » patronales ou ouvrières, mais le présent vif des savoir-faire, des cultures, des gestes, des corps au travail dans les espaces usiniers actuels.

Quelques exemples comtois et notamment celui de l'ensemble constitué par les salines de Salins et d'Arc-et-Senans, patrimoine mondial de l'humanité, sont significatifs de cette évolution récente des sensibilités patrimoniales.

~~~~~  
**Jeudi 16 février 2012**

### **Le patrimoine industriel face aux enjeux urbains : l'exemple de la Seine-Saint-Denis** *Antoine Furio*

Historien, chargé de mission patrimoine industriel au service du patrimoine culturel, Conseil général de Seine-Saint-Denis

~~~~~

Des projets du Grand Paris aux requalifications de quartiers de villes, l'agglomération parisienne vit une période de grandes mutations. Les répercussions sur la composition paysagère des territoires alimentent les polémiques sur la conservation du patrimoine, notamment celui lié au fait industriel.

Qu'ils se présentent sous la forme de grandes emprises ou de micro-sites intégrés au tissu urbain, la permanence de ces objets, nés d'une ère jugée révolue, pose débat car elle semble contrarier les dynamiques de renouvellement, de densification et de ré-équilibrage de la métropole. De nombreuses expériences apportent pourtant la preuve de leur potentiel de complémentarité dans la diversité francilienne.

La Seine-Saint-Denis, département structuré par l'industrie dans ses espaces et son identité, constitue depuis quelques années un territoire à forts enjeux où s'expriment pleinement ces rapports dialectiques entre patrimoine et renouvellement urbain. Les infrastructures à l'origine du développement industriel, ainsi que les usines, entrepôts et ateliers sont soumis aux convoitises de tous les acteurs de l'aménagement appelant des arbitrages à tous les niveaux de la décision politique.

Dans cet environnement où la problématique du patrimoine industriel

se retrouve à toutes les échelles urbaines, des outils de prévention, de gestion et de valorisation ont été mis œuvre pour faciliter l'intégration de cette dimension à la réflexion sur la construction de la ville.

Après avoir mis en regard les éléments constitutifs de l'histoire industrielle de la Seine-Saint-Denis avec les actuels enjeux urbains, cette intervention présentera quelques-uns de ces outils dans une approche rétrospective retraçant près de dix ans d'expérience.

~~~~~

**Jeudi 8 mars 2012**

### **Après la crise du textile, regards sur trois métropoles européennes : Lodz, Manchester, Lille-Roubaix-Tourcoing** *Dominique Mons*

Géographe, maître assistante à l'École nationale supérieure d'architecture et du paysage de Lille (ENSAPL)

~~~~~

Comment transformer un héritage encombrant en un patrimoine valorisant ? C'est le défi relevé par de nombreuses villes européennes de tradition industrielle, dont trois d'entre elles ont opté pour un processus de métropolisation et de resserrement urbain.

Si les politiques et stratégies engagées par les acteurs publics et privés sont contrastées, leurs ambitions tertiaires et créatives s'appuient concrètement sur l'héritage industriel, du territoire à l'édifice, pour réussir leur mutation vers un nouvel âge urbain ;

Manchester, la *Cotonopolis* anglaise du XIX^e siècle, transformée en capitale régionale, apparaît comme un modèle de régénération urbaine dynamique qualifié par son patrimoine industriel de canaux, d'usines et d'entrepôts.

Lodz en Pologne, ville neuve de tisserands dès 1820, grande ville textile de l'Est confrontée à l'effondrement industriel du bloc soviétique, doit convertir et réaménager la totalité de son tissu urbain hérité de l'industrie-mère.

C'est dans la métropole du Nord de la France, qui réunit les villes industrielles de Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières, grands fiefs de l'industrie textile de la laine, du lin et du coton, qu'a été mis au point le concept de « renouvellement urbain ». Transformer les friches industrielles incluses dans l'espace métropolitain en « pôles d'excellence » ou en quartiers de développement durable et éco-quartiers, est l'ambition affichée par Lille Métropole Communauté Urbaine.

Ces trois exemples européens illustrent la permanence de la trame urbaine industrielle et la source d'innovations, offert par son patrimoine bâti, dont les qualités, l'adaptabilité et l'esthétique contribuent activement au renouvellement de l'art de vivre dans la ville contemporaine.

Jeudi 15 mars 2012

Architectures industrielles et façades portuaires

Jean-Louis Kerouanton

Historien, maître de conférences
en histoire des techniques, université
des sciences et techniques de Nantes

La France est-elle maritime ?

Le nombre de kilomètres de littoral que nous apprenions naguère à l'école semblait dire cette fierté et cette évidence de l'importance des côtes et de la mer pour notre culture commune. Si l'on en juge par la faiblesse des protections patrimoniales des structures portuaires, à peine relayées par les protections des objets flottants de navigation, toutes époques confondues, il serait tentant de prétendre le contraire au bénéfice d'une tradition terrienne bien plus forte.

Que dire alors des questions touchant au paysage portuaire contemporain et à ses manifestations les plus spectaculaires que sont les équipements industriels et techniques ?

Les modifications radicales des dernières décennies en terme de logistique marchande et de construction navale – disparitions, fermetures, remplacements, étalement des emprises, éloignements des centres urbains, révolution des outillages et des échelles spatiales – n'ont pas manqué d'essaimer les friches urbaines le long de quais ou de bassins plus ou moins actifs ou délaissés.

Depuis plus d'une décennie pourtant se succèdent ici et là des initiatives de réaménagement et de reconquête qui font sens bien au-delà des seuls espaces maritimes. Certaines font exemple un peu partout, comme à Nantes, d'autres, moins connues, méritent pourtant l'intérêt et la

discussion autour d'espaces industriels renaissants, comme à La Ciotat.

De l'effacement total à la sauvegarde raisonnée, il s'agit donc de présenter les solutions et les doutes des aménageurs et des urbanistes dans la prise en compte d'un patrimoine industriel portuaire parfois exceptionnel. La conférence proposera ainsi un panorama critique des situations françaises en s'autorisant quelques escapades étrangères.

Jeudi 22 mars 2012

Le Bassin minier du Nord - Pas-de-Calais : de *Germinal* au Patrimoine mondial

Marie Patou

Chargée de mission à Bassin Minier Uni

« Ici, les paysages ne sont pas faits de granit rose, de mers limpides ou de sommets aux neiges éternelles. Ici, l'homme a creusé, extrait, construit des montagnes. Et l'idée même que l'histoire des mineurs vaut celle des rois change tout. »

Jean-François Caron, président
de Bassin Minier Uni pour la Candidature
au Patrimoine Mondial

Dans le Nord-Pas-de-Calais, pendant près de trois siècles, l'industrie charbonnière a modelé un territoire, modifié les lignes d'horizon, créé ou transformé les villes, forgé une identité. S'étendant sur plus de 120 kilomètres, le Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais présente une grande densité de témoignages hérités de cette activité. Porteurs d'une histoire forte et complexe, les terrils, les chevalements ou encore les cités minières sont aujourd'hui les éléments constitutifs d'un paysage riche et contrasté, illustrant d'une façon exceptionnelle le processus d'industrialisation en Europe au cours des XIX^e et des XX^e siècles.

Depuis 2002, le Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais est engagé dans une démarche d'inscription sur la Liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de Paysage Culturel Évolutif Vivant. Cette catégorie permet, entre autres, de défendre la cohérence organique du territoire et la diversité de son patrimoine, en ne se limitant pas

aux « icônes monumentales ». Au-delà des questions de positionnement de cette candidature, la démarche en elle-même constitue résolument une contribution à la revalorisation du territoire, en participant notamment à son changement d'image.

À travers cette volonté, il s'agit à la fois de donner à la population locale un nouveau regard sur son cadre de vie et sur elle-même afin d'y puiser fierté et confiance mais également, par une attractivité renouvelée, de poursuivre le développement du territoire dans le respect de son patrimoine et de son identité.

Jeudi 29 mars 2012

Les nouveaux paysages ferroviaires

Jean-Marie Duthilleul

Président directeur général d'AREP
(Aménagement, recherche, pôle d'échanges)

Pour aborder la question du recyclage des friches ferroviaires associées aux espaces de production de l'industrie, il est nécessaire de revenir sur la constitution de ce patrimoine industriel.

Au XIX^e et début du XX^e siècle, le système ferroviaire se développe et irrigue toujours plus de territoires. Il accroît ainsi son outil industriel qui étale ses emprises jusqu'en limite des villes.

Au cours du XX^e siècle, cette expansion s'accompagne d'une phase de développement urbain lié à l'extension des infrastructures. Ainsi, les emprises ferroviaires, jusque-là au bord des territoires urbains, se retrouvent au cœur de la ville agglomérée. Dans les années 1960-1970, alors que le train tend à être supplanté par l'avion et l'automobile dans les sociétés européennes, ces villes cherchent alors à reconquérir leurs territoires occupés par le fer.

Puis viennent les années 1980-1990, période au cours de laquelle le train retrouve sa place dans la société grâce au TGV. L'outil industriel ferroviaire doit alors se restructurer pour faire face à cette nouvelle donne, générant un nouveau rapport entre le train et la ville.

Accrochées à l'infrastructure ferroviaire, les gares n'ont pas échappé à ce mouvement : d'embarcadères ou l'on arrivait à pied ou à cheval, elles sont aujourd'hui des têtes de réseau dans la ville à la croisée des nouveaux chemins de la mobilité.

Ainsi, les gares ont connues de fortes évolutions de typologies fonctionnelles et architecturales.

Aujourd'hui, les friches ferroviaires concourent à faire du territoire de la gare de nouveaux centres d'urbanité au cœur de la métropole contemporaine.

Jeudi 5 avril 2012

Industrie, identité territoriale et politique de la ville : le défi de Belfort

Robert Belot

Historien, directeur du laboratoire RECITS (Université de Technologie de Belfort-Montbéliard), maire-adjoint à la Culture de Belfort

À la faveur des dernières élections, l'équipe municipale de Belfort a engagé sa politique culturelle dans la reconnaissance décisive, identitaire, de son patrimoine industriel : une dimension plus ou moins volontairement occultée de la réalité de cette ville industrielle majeure, qui a su résister au phénomène de la désindustrialisation.

Ville simultanément militaire, ce dont témoignent la Citadelle ou l'emblème sculpté du « Lion », et industrielle : l'essor d'Alsthom, après le traité de Francfort, a marqué le territoire de Belfort de sa modernité, a structuré la sociabilité et aussi l'imaginaire collectif de sa population, dans le domaine de l'énergie et du transport. La ville est désormais le siège européen de General Electric.

D'où vient ce « déficit patrimonial » ?

D'un discours défensif des acteurs, privés et publics, consécutif aux difficultés d'une entreprise aussi emblématique ?

De stratégies culturelles masquant une part substantielle de la réalité locale ?

Comment contribuer à l'inversion de cette dynamique ?

À partir de 2007, l'entreprise mondiale a infléchi ses orientations économiques et technologiques, et renouvelé sa réflexion en termes d'image et de relation au territoire, dans la perspective d'un développement plus durable : assurer le lien entre l'identité d'un site et la logique d'échelle mondialisée du groupe.

La ville a emboîté ce pas en commémorant le 130^e anniversaire de la Société Alsacienne de Construction Mécanique – SACM – (2009). Elle a décidé de créer une *Cité de l'innovation*, avec l'appui, l'expertise et la maîtrise d'ouvrage du Laboratoire RECITS (Recherches et études sur les choix industriels, technologiques et scientifiques) de l'Université de technologie de Belfort-Montbéliard, qui a fait du patrimoine industriel un axe majeur de son développement.

La nature tridimensionnelle du projet muséographique municipal, miroir du passé, vitrine pour le présent et fenêtre sur l'avenir, l'appelait.

Ainsi seront mises en relation dans ce propos, les données de la culture académique, la résurgence du symbolique dans la reconnaissance du patrimoine de l'industrie, et la dimension politique de l'action culturelle publique.

Jeudi 12 avril 2012

Quand les cathédrales du travail reprennent goût à la vie

Francis Rambert

Directeur de l'Ifa, Cité de l'architecture & du patrimoine

150 ans après la révolution industrielle, la question de la reconversion des lieux de production se pose avec une acuité particulière au regard du « développement durable ».

C'est bien dans une logique de transformation que s'orientent les projets, et non plus dans la logique de destruction longtemps justifiée par la désaffectation des emprises industrielles.

La prise de conscience, venue des États Unis à l'aube des années 1980, a pris de l'ampleur avec l'IBA d'Emscher Park dans la Ruhr allemande. Et la reconversion de la centrale de Bankside à Londres par Herzog et De Meuron pour installer la Tate Modern, comme la mutation du Lingotto à Turin opérée par Renzo Piano ont magistralement donné le ton d'une nouvelle époque dédiée à la revitalisation du patrimoine industriel.

Depuis ces démarches emblématiques de transformation des anciennes « cathédrales du travail », l'enjeu s'est élargi à la notion de territoires urbains, de Bilbao à l'île de Nantes en passant par Hambourg et Lyon Confluence.

Les cours du lundi

Patrimoines de l'industrie : conversions, transcriptions

Conçues à la fois pour les élèves du DSA de l'École de Chaillot et pour le grand public, ces six conférences seront dédiées à l'analyse de situations bâties et exemples de reconversion de patrimoine industriel, en France et dans d'autres pays. La reconnaissance de ce corpus de l'architecture industrielle permet non seulement la préservation d'un héritage et d'une mémoire, elle fait en parallèle évoluer la notion de patrimoine.

Les maîtres d'ouvrage sont souvent conduits à privilégier la reconversion d'un site plutôt que sa destruction, parce que le bâti existant offre de grandes libertés par rapport aux normes qui contraignent la construction neuve. Il présente des opportunités d'innovations programmatiques. De plus, avec l'accession d'édifices parfois qualifiés d'ordinaires, mais représentatifs d'une histoire sociale disparue, au rang de patrimoine remarquable, on assiste à une véritable démocratisation de la mémoire et de ses valeurs.

Nous verrons donc la place qu'occupe la dimension culturelle dans les démarches de protection et quels sont les nouveaux usages retenus : quelle mémoire s'agit-il de garder vivante, et au service de qui ?

Nous analyserons enfin les enjeux économiques et sociaux auxquels ces projets répondent. Grâce à ces divers éclairages, ce cycle fera écho à l'esprit d'initiative et de progrès des constructeurs de l'industrie d'hier et d'aujourd'hui, qu'il s'applique au bâti neuf ou à l'existant.

Mireille Grubert, directrice de l'École de Chaillot

À partir du 16 janvier 2012 // 6 séances de 2h chacune
le lundi, de 18h30 à 20h30 // Auditorium de la Cité de l'architecture
& du patrimoine au palais de Chaillot // Destinataires : tout public
et les élèves du DSA de Chaillot

Lundi 16 janvier 2012

Quel avenir pour les moulins de Noblat ?

Christian Lepage

Président directeur général des établissements Coquet et Jaune de Chrome

Des architectes du patrimoine

de la promotion 2009-2011 du Diplôme de spécialisation et d'approfondissement (DSA), mention « Architecture et patrimoine », de l'École de Chaillot

À quelques kilomètres de Limoges, Saint-Léonard-de-Noblat est une petite ville médiévale sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. À ses pieds, au Pont-de-Noblat, la Vienne y fait mouvoir depuis toujours un ensemble pittoresque de six petits moulins. Car la ville a constamment connu une activité industrielle : tannerie, papeterie, fabriques de porcelaine s'y sont succédées.

Longtemps à l'abandon, les moulins de Noblat ont été récemment acquis par le porcelainier J.L. Coquet dont l'ambition est d'allier tradition et innovation. L'idée est de profiter de la force hydraulique et de s'en servir, comme ce fut toujours le cas, pour développer de nouvelles activités tout en préservant bâtiments et paysages.

L'École de Chaillot a retenu Saint-Léonard en 2010-2011 comme terrain d'étude pour les ateliers des élèves de 2^e année : leurs travaux ont procédé à l'étude archéologique du site, établi un diagnostic et proposé un projet de réhabilitation.

Leur présentation dans ce cycle accompagne l'exposition des ateliers du DSA qui est ouverte à la Cité du 7 nov. 2011 au 22 janv. 2012.

Lundi 13 février 2012

Quelques problématiques de la reconversion du bâti industriel

Jean-Bernard Cremnitzer

Architecte, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Normandie (ENSAN)

La question de la réutilisation des friches usinières est devenue dans les années 1970 une problématique majeure du développement des territoires, en termes d'économie, de fonctionnalité et de paysage.

Après la sauvegarde des édifices industriels les plus emblématiques et exceptionnels, la réutilisation de sites et bâtiments usiniers « ordinaires » demeure aujourd'hui difficile, pour des raisons d'ordre technique, économique, etc., qu'il convient d'analyser.

La thématique de l'énergie grise est au cœur de la question de la valeur ajoutée par leur reconversion dans une perspective de développement durable.

Après une brève rétrospective de l'histoire de ce processus, les typologies rencontrées, l'exposé présentera les enjeux de cette reconversion.

On évoquera les critères qualitatifs et économiques des opérations, en comparaison avec les programmes de construction neuve, illustrés par quelques exemples significatifs d'opérations en France et à l'étranger récemment analysés.

Lundi 12 mars 2012

De l'usine des tabacs à la Van Nelle Design Factory : stratégie de sauvegarde et techniques de restauration aux Pays-Bas

Jacques Repiquet

Architecte, co-fondateur de la revue *À vivre*

À son achèvement en 1931, ce complexe industriel de transformation de tabac, de thé et de café constitue un remarquable manifeste de l'architecture rationnelle néerlandaise, illustrant aussi bien les recherches du *Neues Bauen* allemand que les tendances les plus avancées de l'organisation fonctionnelle du travail, inspirées du taylorisme et du fordisme américains.

Quand la question du devenir de cet immense ensemble devenu obsolète s'est posée, c'est l'intérêt du propriétaire pour l'art et l'architecture qui a permis d'envisager une restauration fidèle des bâtiments et du site. Mais c'est à l'initiative d'un groupe de travail rassemblant acteurs techniques et culturels, économiques et sociaux, expertise locale et internationale qu'ont pu se mettre en place les moyens nécessaires et la revitalisation consécutive de ces dix hectares d'un quartier difficile de la banlieue de Rotterdam.

Le projet a été préfiguré dans un schéma directeur, « master plan », sorte de cahier des charges fondé sur une importante documentation historique et sur une fine analyse architecturale.

Celui-ci détermine un processus de développement plutôt qu'il ne décrit un objet fini : la sauvegarde repose sur la dynamique de prise en charge du monument par ceux-là même qui sont

invités à se le réapproprier, à le réanimer, à lui redonner sens. Aujourd'hui, la Van Nelle Design Factory regroupe des entreprises de pointe, liées par une sensibilité commune à ce cadre exceptionnel et qui en ont accepté les règles strictes du « Master Plan ».

Ainsi, l'exemplarité de cette réhabilitation ne réside pas seulement dans la qualité du travail de restauration conduit par Wessel de Jonge, mais aussi dans l'originalité d'une démarche pragmatique de sauvegarde et de revitalisation du patrimoine.

Lundi 26 mars 2012

Qu'est-ce qu'une reconversion réussie ?

Débat contradictoire autour des édifices patrimoniaux de la ZAC Paris-Rive Gauche

Bertrand Lemoine

Président du CILAC

Laurent Maunoury

Architecte OPPIC

Alain Terseur

Architecte des bâtiments de France

Frédéric Borel et Nicolas Michelin

Architectes

François Goven

Inspecteur général du patrimoine, médiateur

À partir de l'entrepôt frigorifique, investi par des artistes dès 1980, le secteur Paris-Rive Gauche (XIII^e arrdt) a vu son aménagement considérablement modifié par la reconversion de plusieurs bâtiments industriels aux usages de l'enseignement supérieur : l'ancienne usine d'air comprimé de la SUDAC, devenue l'école d'architecture de Paris Val-de-Seine (F. Borel, arch.) ; la halle aux

farines des anciens Grands Moulins de Paris, accueillant salles de cours et amphithéâtres de l'université Denis Diderot (N. Michelin, arch.), et, enfin, les Grands Moulins eux-mêmes, transformés en salles de cours et bibliothèque universitaire (R. Ricciotti, arch.).

Les silhouettes usinières sont encore plus ou moins lisibles, mais que reste-t-il de la mémoire industrielle de ces lieux ? Et, au fait, qu'est-ce qu'une reconversion réussie ?

Sous la présidence d'un inspecteur du patrimoine, certains acteurs de ces changements sont invités à réfléchir ensemble et contradictoirement à cette question : l'architecte des bâtiments de France responsable du secteur, un représentant de la maîtrise d'ouvrage, les architectes et, enfin, le président de l'association nationale du patrimoine industriel.

Mardi 10 avril 2012

Transformer et conserver

Philippe Prost

Architecte du patrimoine

Les bâtiments et sites industriels ont toujours été conduits à évoluer sous l'effet de l'installation de nouvelles machines, de l'utilisation d'une nouvelle source d'énergie, de la fabrication de nouveaux produits. À tel point que lorsque leur activité cesse, leurs caractéristiques physiques et fonctionnelles les laissent sans doute plus disponibles que bien d'autres patrimoines pour connaître un changement complet d'affectation : s'agissant du patrimoine industriel, réutiliser, reconvertir, renouveler l'emporte presque toujours sur restituer, restaurer, réhabiliter. C'est là un terrain d'expérience architecturale

particulièrement fertile pour qui se pose la question du faire avec, de l'intervention sur l'existant, et ce d'autant plus librement que le patrimoine industriel n'a bénéficié que de peu de protections au titre des Monuments historiques, bien souvent encore uniquement au titre de ses équipements techniques.

Les rapports initiaux forme / fonction / structure définissent les potentialités de l'édifice pour un nouvel usage ; les déchiffrer est le fondement indispensable à tout projet. Les capacités structurelles et physiques du bâtiment conditionnent les choix programmatiques, définissent les limites des possibles au-delà desquelles matérialité et spatialité originelles seraient irrémédiablement perdues.

Au plan théorique comme au plan technique, le patrimoine industriel offre un espace de réflexion, d'action et d'innovation particulièrement riche, dont certaines approches peuvent aujourd'hui être étendues à tous les champs patrimoniaux.

Mardi 14 mai 2012

Le Patrimoine industriel en Italie : expériences de mise en valeur

Massimo Preite

Professeur au département d'urbanisme de l'université de Florence, vice-président de l'association italienne de sauvegarde du patrimoine industriel

L'intérêt pour le patrimoine industriel se manifeste dans les années 1970 en Italie grâce au débat entre deux historiens de l'art réputés, F. Borsi et E. Battisti, dont les divergences n'empêchaient pas l'accord sur le fait que l'échelle d'approche du patrimoine industriel doit être celle du paysage. Et les quarante dernières années ont en effet progressivement vu l'élargissement de la perspective sur patrimoine industriel, de la singularité du monument à son contexte d'insertion.

On examinera pour l'illustrer plusieurs expériences de reconversion de sites industriels représentatifs de la grande échelle :

- des monuments comme le très célèbre Lingotto, isolé face aux incertitudes et contradictions de la régénération urbaine de Turin, et à la disparition de son ancien patrimoine productif,
- des exemples prestigieux de reconversion industrielle à destination muséale : le musée archéologique dans la Centrale Montemartini à Rome, le Museo del Tessuto dans la Fabbrica Campolmi à Prato, etc.,

- l'aménagement des sites d'extraction de la Toscane et de la Sardaigne en grands parcs miniers où se réhabilitent simultanément le patrimoine industriel et le paysage façonné par l'activité aux stratifications bimillénaires,
- les candidatures de villes industrielles remarquables au Patrimoine de l'Unesco, telles Sesto San Giovanni et Ivrea, dans lesquelles la question du recyclage du patrimoine productif ne peut être posée qu'au sein des ensembles paysagers auxquels elles appartient.



Qui sommes-nous?

La Cité de l'architecture & du patrimoine

Elle s'adresse à un large public intéressé par l'architecture, le patrimoine et l'espace de la ville. Présidée par François de Mazières, elle est un établissement public placé sous la tutelle du ministère de la culture et de la communication.

La Cité comprend trois départements: son musée, l'Institut français d'architecture et l'École de Chaillot. Elle comprend également le centre d'archives d'architecture du xx^e siècle de l'Ifa et une bibliothèque sur l'architecture, l'urbanisme et la construction. Lieu d'études, de diffusion et d'échanges, elle associe la présentation des réflexions contemporaines les plus innovantes et celle des œuvres majeures de l'histoire de l'architecture française.

Le comité scientifique des Cours publics

/// Les Cours publics ont été conçus sous la responsabilité de l'École de Chaillot en concertation avec les personnalités suivantes: Corinne Bélier, Anne-Marie Le Guével, Laurence de Finance, Benjamin Mouton, Pierre Pinon, Francis Rambert.

/// Et avec la contribution de Paul Smith, chercheur au département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique à la Direction générale des patrimoines, et Jean-François Belhoste, enseignant à l'EHESS et à l'École de Chaillot.

/// Direction: Mireille Grubert
/// Programmation et Coordination: Béatrice Roederer

L'École de Chaillot

Département formation de la Cité de l'architecture & du patrimoine, l'École de Chaillot, dirigée par Mireille Grubert, forme depuis plus d'un siècle les architectes du patrimoine et propose aujourd'hui différentes formations:

/// le diplôme de spécialisation et d'approfondissement (DSA), mention «architecture et patrimoine» qui est ouvert aux architectes diplômés souhaitant se spécialiser dans le patrimoine architectural, urbain et paysager;
/// la formation post-concours des Architectes et urbanistes de l'État (AUE), assurée avec l'École des Ponts;
/// divers cycles de sensibilisation en direction des élus, des maîtres d'ouvrage et du grand public.

Des coopérations internationales sont menées en Syrie, en Bulgarie, au Cambodge, au Maroc, en Roumanie, en Chine, ainsi qu'avec la Grèce et l'Italie.

Modalités d'inscription

Qui peut s'inscrire?

Cette formation est ouverte à tous publics sans pré-requis nécessaire.

1, 2, 3 vous êtes inscrits!

1/ Renseignements et programme

Le programme ainsi que le bulletin d'inscription sont disponibles:

/// par téléchargement sur le site Internet de la Cité de l'architecture & du patrimoine: citechaillot.fr (onglet «auditorium»)

/// par voie postale ou sur demande téléphonique 01 58 51 52 94

2/ Tarifs 2011- 2012

/// Les cours du jeudi Architectures et paysages de l'industrie l'avènement d'un patrimoine
20 séances de 1h30
TP: 160€ TTC / TR*: 120€ TTC

/// Les cours du lundi Patrimoines de l'industrie conversions, transcriptions
6 séances de 2h
TP: 42€ TTC / TR*: 30€ TTC

Dans la limite des places disponibles, pour l'ensemble des cours, une inscription à la séance est possible.

/// À la séance

Tarif plein: 10€ TTC
Tarif réduit*: 6€ TTC

* Le tarif réduit s'applique aux étudiants, aux demandeurs d'emplois, RMI, RSA, carte Culture, architectes du patrimoine. Justificatifs à joindre à votre inscription

3/ Inscription

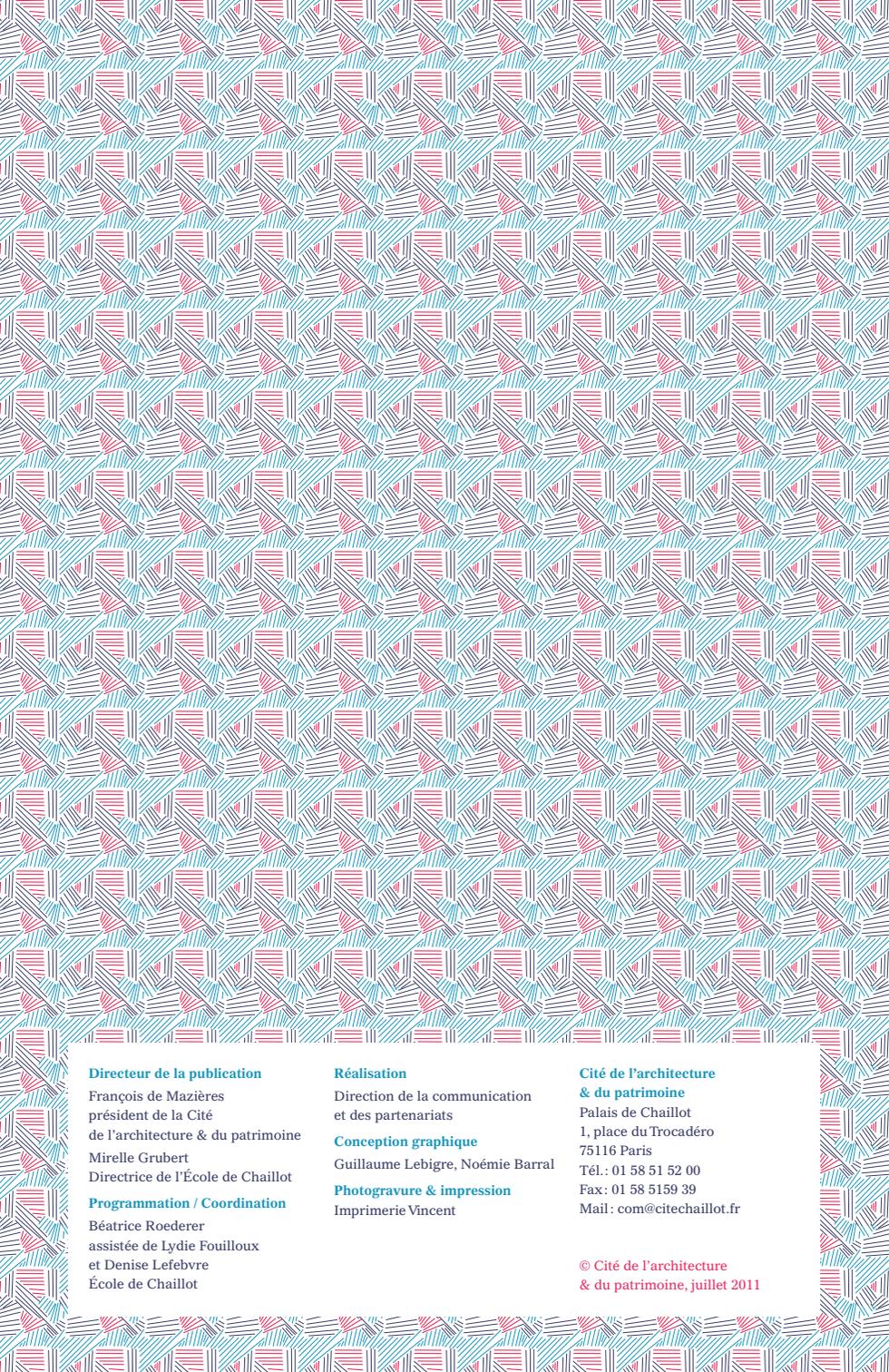
/// Le bulletin d'inscription, accompagné du règlement, doit être envoyé à

Cité de l'architecture & du patrimoine / École de Chaillot (Cours publics)
Palais de Chaillot / 1, place du Trocadéro et du 11 novembre 75116 Paris,

Chèque bancaire à libeller à l'ordre de «Cité de l'architecture & du patrimoine»

/// Date limite d'inscription: 25 octobre 2011

/// Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez vous adresser à Denise Lefebvre au 01 58 51 52 94 ou par mail: delefebvre@citechaillot.fr



/// //////////////////////////////////////

Bulletin d'inscription

//////////////////////////////////// ///

À renvoyer

/// par fax au 01 58 51 52 90

/// ou par voie postale à

Cité de l'architecture & du patrimoine

École de Chaillot (Cours publics) Palais de Chaillot

1 place du Trocadéro et du 11 novembre - 75116 Paris

Mme, Mlle, M. (*rayez la mention inutile*) Nom

Prénom

Adresse

Code postal Ville

Téléphone professionnel (facultatif)

Téléphone personnel

Adresse électronique

L'inscription concerne

Tarif plein Tarif réduit*

/// Les cours du jeudi

Architectures et paysages de l'industrie

l'avènement d'un patrimoine

20 séances de 1h30

TP: 160 € TTC / TR*: 120 € TTC

/// Les cours du lundi

Patrimoines de l'industrie

conversions, transcriptions

6 séances de 2h

TP: 42 € TTC / TR*: 30 € TTC

* Le tarif réduit s'applique aux étudiants, aux demandeurs d'emplois, RMI, RSA, carte Culture, architectes du patrimoine. Justificatifs à joindre à votre inscription.

/// Date

/// Signature

Directeur de la publication

François de Mazières
président de la Cité
de l'architecture & du patrimoine
Mirelle Grubert
Directrice de l'École de Chaillot

Programmation / Coordination

Béatrice Roederer
assistée de Lydie Fouilloux
et Denise Lefebvre
École de Chaillot

Réalisation

Direction de la communication
et des partenariats

Conception graphique

Guillaume Lebigre, Noémie Barral

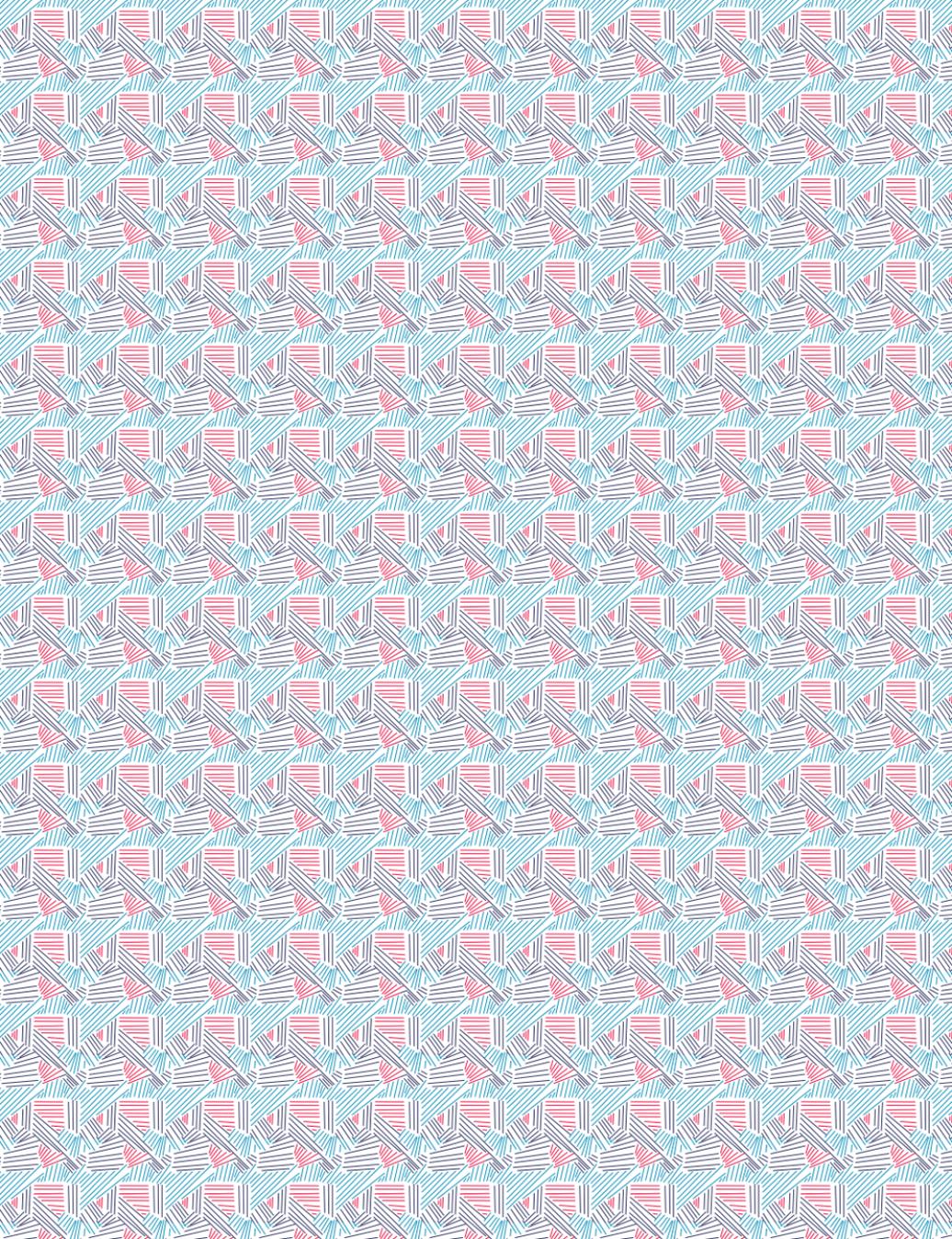
Photogravure & impression

Imprimerie Vincent

Cité de l'architecture & du patrimoine

Palais de Chaillot
1, place du Trocadéro
75116 Paris
Tél.: 01 58 51 52 00
Fax: 01 58 5159 39
Mail: com@citechailot.fr

© Cité de l'architecture
& du patrimoine, juillet 2011



MAF
Mutuelle des Architectes
Français assurances
PARTENAIRE DES COURS PUBLICS