



Big Mac (et happy mail).

Ex-entrepôt Macdonald, rue Cesária-Évora (Paris 19^e).
Livré en 2015 par nombre d'architectes.

JADIS À PARIS, UNE VASTE AIRE était à l'état rudimentaire. Barrée à l'est par le canal Saint-Denis, au nord par le boulevard Périphérique et au sud par la boucle que fait le réseau ferré de la gare de l'Est, son seul horizon de sociabilité était à l'ouest par-delà la rue d'Aubervilliers ; et là, de part et d'autre du boulevard Ney, une cité HBM (1937) avait pour vis-à-vis un imposant site industriel (1976). Morne plaine urbaine, cette zone du nord-est parisien (19^e arrondissement) avait comme bâtiment « phare » une plateforme rail-route : les 600m linéaires de l'entrepôt Macdonald, alias « Big Mac ». Bâti en 1970 par Marcel Forest pour l'entreprise de fret Calberson, il sera un quart de siècle plus tard - la ligne de Petite Ceinture depuis désaffectée - plus ou moins abandonné. À l'aube du XXI^e siècle, un grand projet de renouvellement urbain (GPRU) de 200ha fut alors programmé : Paris Nord-Est ; il incluait cette aire où des espaces verts furent aménagés, des cheminements piétons créés et un front bâti réalisé.

RIEN NE DOIT ÊTRE ANODIN lors d'un renouvellement urbain. Logements et bureaux, commerces de proximité et équipements publics (crèche, collège, bibliothèque et gymnase), parc de stationnement et dessertes de transports en commun (gare RER et arrêts de tramway), espaces verts et parvis constituant une promenade ; bref, et dans des proportions - somme toute - bien pesées, rien ne manqua au programme... pourvu que la vie sociale s'y installe. Mais comment s'y prendre ? Comme la solide et rythmée structure en béton armé de l'entrepôt le permettait, au lieu de le raser certains esprits éclairés (l'agence Dusapin-Leclercq, nous dit-on, auteure du schéma directeur du GPRU) introduiront le concept d'« étagère urbaine » : le reconverter en socle urbain à partir duquel sera bâti une mini-ville. La Ville de Paris et la Caisse des dépôts et consignations ayant acquis le bâtiment, l'OMA (Rem Koolhaas et associés) ayant remporté le concours, ce fut FAA+XDGA (Floris Alkemade et Xaveer De Geyter) qui se chargea d'établir le plan directeur de la reconversion du site. Alors qu'il s'agissait de construire un quartier « laboratoire » sur un bâtiment existant, c'est-à-dire de s'engager dans une méthodologie alternative à celle des îlots ouverts sur un site entièrement déconstruit, une nouvelle échelle urbaine devait être perçue. Nous étions en 2008, et deux options étaient envisagées : l'une était de confier l'entièreté du programme à une seule et unique agence d'architecture, l'autre fut la bonne.

PAR-DELÀ LES DIFFICULTÉS, on atteint des sommets. La bonne idée était... de le saucissonner : quinze lots mono-fonctionnels à quinze architectes, donc zéro servitudes. Cela étant, sur la longueur on établira un compartimentage (la mixité se fera par le voisinage) : à l'ouest les logements, à l'est les équipements et au milieu les bureaux. Alors on surélèvera le bâtiment, portant ses 13m de haut à 28m (le plafond était à 31m) pour densifier ses 90.000m² utiles en 165.000m² ; et comme une bonne idée en sème d'autres dans le cheminement intellectuel, on décida de procéder sur le corps du bâtiment - pour son bien - à des opérations destructrices : on l'éventra dans son épaisseur et on le creva par son milieu. La première permit d'y introduire des cours intérieures et des patios (bref, d'aérer) et la seconde de relier - via le passage Susan-Sontag - la rue créée avec le boulevard existant ; celle-ci offrait également aux opérateurs la possibilité de créer un événement urbain, peut-être le point d'orgue de l'opération : sous un bâtiment-pont passera le tramway. On s'accordera enfin sur une charte dans la composition des façades : sur le boulevard (côté nord) une continuité horizontale reconstituée afin de préserver le souvenir de l'existant, sur la rue (côté sud) une hétérogénéité assumée pour identifier aisément chaque élément du programme.



ENTRE UN PAIRE D'AS aux bouts, Christian de Portzamparc à l'ouest et Kengo Kuma à l'est, quelques atouts de l'architecture française furent étalés dont Brenac & Gonzalez, Stéphane Maupin, Julien de Smedt, Raphaëlle Hondelatte et Mathieu Laporte, Marc Mimram et François Leclercq ainsi que Odile Decq ; coordonateurs en chef, FAA+XDGA tiendra le milieu. Les travaux débutèrent en 2009 et les livraisons (dont 1.000 logements pour 3.000 habitants) s'échelonnèrent de 2014 à 2015. Style « waouh » oblige de nos jours auprès du grand public, on pourra s'attarder sur quatre lots de l'opération : le S2 (de Brenac & Gonzalez) aux balcons filants suspendus et habillés de volets pliants métalliques percés de motifs floraux, le S3 (de S. Maupin) au damier de fenêtres rondes et cruciformes dotées de brise-soleil en métal perforé et de motifs à quatre feuilles où toutes et tous sont de couleur orangée, le N4 (de J. de Smedt) formant un T ouvert sur le passage aux balcons à ébrasement jouant de reflets tantôt bleu tantôt mauve selon les points de vue et le S7 (de R. Hondelatte et M. Laporte) aux strates typologiques variées avec ses petites maisons sur le toit et tout bardé de feuilles d'aluminium ondulées. Sur la structure radicale de l'entrepôt désormais dessinée en une frise unitaire, cette enfilade éclectique contemporaine constitue une cohabitation heureuse où deux architectures se combinent finalement en une.

DANS CETTE AVENTURE urbaine, il conviendra de ne pas négliger le travail du paysagiste Michel Desvigne. Il aménagea les cours intérieures en jardins suspendus (malheureusement inaccessibles) ainsi que l'espace vert coupé en deux par le parvis de la gare s'étendant en passage Susan-Sontag. Étonnamment laissé en friche à l'ouest, ce jardin est agréablement rendu à l'est conférant en cet endroit à la rue piétonne Cesária-Évora des allures de « happy » mail. Au final, et dès les quais de la gare Rosa-Parks, l'évidence saute aux yeux : F. Alkemade et X. De Geyter réussirent l'exploit (ne mâchons pas nos mots !) à Paris - au regard des difficultés auxquelles certains confrères sont confrontés - non seulement de mettre au jour des solutions urbaines nouvelles mais également de les animer en coordonnant un éventail d'architectures contemporaines qui rehaussent - introduisant un sentiment de gaieté - l'environnement bâti de ce quartier jadis monotone et sombre. La vie sociale s'y est installée, avec son train-train quotidien (plutôt bon signe) et ses tensions de proximité (maux urbains quoi que nous fassions).