

La question de l'obsolescence des infrastructures

Destruction ou transformation

publié dans : Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard, *Le Temps des infrastructures*, Paris , L'Harmattan, 2007. pp 113-121.

Virginie Picon-Lefebvre

On parle beaucoup de préservation de nos jours et on conserve de nombreuses constructions pour des raisons historiques ou d'intérêt architectural. On disserte longuement sur l'extension du champs du patrimoine qui inclut des objets très divers de la halle industrielle aux ouvrages d'art. Cet article se propose d'examiner les raisons de l'obsolescence d'une infrastructure et la possibilité de sa transformation.

L'approche choisit ici suit l'évolution de leur perception. D'objets utiles , rationnels jusqu'à l'excès, ils deviennent parfois obsolètes. Mon hypothèse est que l'infrastructures est inscrite dans une narration qui lorsqu'elle prend fin entraîne sa disparition, sauf à s'inscrire dans une autre histoire pour être conservée.

Le temps de vie des grandes infrastructures est en général extrêmement long. On peut prendre par exemple pour illustrer cette observation, les ouvrages d'art construits par les romains. Le pont du Gard qui même inutile est conservé comme un témoignage remarquable des ouvrages romains. leur durée de vie est souvent supérieure à celle des immeubles ou des maisons et pour les archéologues, les traces du passé des villes se résument souvent à des égouts, des canalisations, des restes de chaussées ainsi que des traces de fondations. A Vaison la Romaine, ce sont les réseaux d'alimentation en eaux et les systèmes de chauffage et d'évacuation qui ont subsisté. Par ailleurs une infrastructure résiste souvent longtemps à la destruction, alors que sa fonction a disparue. On a

souvent conservé comme monuments historiques les ouvrages militaires comme les forts construits par Vauban pour défendre le territoire au XVII^{ème} siècle. Nous éprouvons de la fascination pour le caractère indestructible de ces grandes machines de guerre, leur résistance face à l'usure du temps, mais aussi parce qu'ils témoignent d'une conception de la défense du territoire maintenant révolue.

Parfois cette conservation est plus difficile comme pour les ouvrages défensifs à l'échelle territoriale comme le mur de l'Atlantique ou encore la ligne Maginot dans le même registre. Dans un domaine plus pacifique, les lignes de chemin de fer et les gares persistent longtemps après la disparition du trafic ferroviaire. Elles constituent aujourd'hui des réserves foncières précieuses pour réaliser des nouveaux quartiers et des voies piétonnes à la place de la voie ferrée. Ainsi à Cambridge Massachussets, l'ancienne ligne de chemin de fer a été reconvertie dans les années 80 en chemin réservé aux piétons et aux vélos qui peuvent ainsi sortir de la ville sans croiser des voitures . Des projets similaires sont en cours ou à l'étude dans la vallée du Po ou encore en périphérie lyonnaise.

Cependant malgré leur résistance à l'usure du temps, certaines grandes infrastructures considérées comme obsolètes, sont détruites ou transformées radicalement. Nous avons identifié trois différentes causes d'obsolescence :

- l'évolution des pratiques sociales
- les changements technologiques
- la fin d'une narration

Evolution des pratiques sociales

A la fin du XIX siècle à Londres au dessus de la gare de St Pancras , un hôtel de luxe a été réalisé comme partie prenante du fonctionnement de la gare. Après 50 ans d'activité, l'hôtel restera fermé pendant 60 ans et sera menacé de destruction avant son classement et sa transformation tardive en 2009.

En mai 1865, alors que la construction de la gare n'était pas achevée, la compagnie de chemin de fer organisa un concours parmi sept architectes pour un hôtel de 150 chambres. Sir Georges Gilbert Scott remporta la compétition avec un projet beaucoup plus grandiose que ce que réclamait le programme et réalisa un hôtel de luxe de 300 chambres servant de façade d'entrée à la gare : The Midland Grand. Cet hôtel comprenait de nombreuses innovations techniques y compris un ascenseur et des planchers résistants au feu. Mais les luxueuses chambres ne comprenaient pas de salles de bains et une armée de domestique devait donc apporter l'eau et évacuer les pots de chambre! L'hôtel arriva à se maintenir jusqu'à la première guerre mondiale mais, en 1922 la compagnie décida de le fermer et de l'occuper en bureaux. Les employés quittèrent ces espaces somptueux et néo troubadours dès 1932, car ils n'étaient pas adaptés à cette fonction. Le bâtiment ne fut pas bombardé pendant la deuxième guerre mondiale aussi, en 1960, il fut question de le détruire alors qu'il était vide depuis trente ans. Sauvé en 1980, par un classement comme monument historique en tant qu'exemple de l'architecture néo-gothique, il a été récemment rénové.

Quelques années après son ouverture, il avait été déjà déclaré obsolète parce que l'architecte n'avait pas anticipé sur l'évolution des pratiques d'hygiène. Si l'hôtel n'avait pas été construit dans la structure même du bâtiment voyageur de la gare St Pancréas, il aurait été probablement détruit. On peut expliquer le fait qu'il ait été conservé vide depuis plus de soixante ans, (dans le contexte d'une métropole moderne où le prix du m² est un des plus élevés du monde) car il faisait partie de l'infrastructure de la gare. Cette hypothèse est confortée par l'exemple de la gare Montparnasse, construite sans façade dans les années 60, au grand regret de la SNCF, qui dès que l'occasion se présenta restructura le bâtiment pour construire une façade dessinée par Jean Marie Dutilleul.

Un autre cas représentatif de l'abandon rapide d'une infrastructure à cause de l'évolution des pratiques sociales est celui du Pier 40 à New York. Dans ce cas l'obsolescence de l'infrastructure est liée au développement des transports aériens transatlantiques pour les passagers. On assiste dès les années 50 à une désaffection pour le paquebot au profit de l'avion. Un certain nombre d'infrastructures portuaires liées au trafic des voyageurs transatlantiques va devenir inutile parfois à peine quelques années après leur réalisation.

Le Pier 40 de New York, est un exemple extrême. Il a été construit en 1966 pour tenter de sauver le trafic transatlantique, témoignant d'un manque d'anticipation sur les évolutions en cours. Sur la rive de l'Hudson, un gigantesque plateforme en béton de 23 000 places de parking fut réalisée sur des pieux pour accueillir les voitures des passagers, en attente de transbordement sur les paquebots. Il ne fonctionna jamais car au moment de son ouverture, les compagnies aériennes avaient ouvert des vols commerciaux nombreux et moins coûteux et le développement des compagnies de location de voitures permettait aux voyageurs de louer une voiture à l'aéroport. Malgré l'attrait d'une croisière sur des bateaux de plus en plus rapides et de plus en plus confortables, le fait de passer 5 jours en mer était devenu inacceptable, et rien n'a pu empêcher la généralisation du transport aérien jusqu'à la suppression totale du trafic transatlantique.

Le Pier fut utilisé comme parking par les habitants de Greenwich Village qui n'avait pas à demander la construction de parkings, ce qui aurait eu comme conséquence de modifier le paysage urbain ou encore la structure sociale du Village car les coûts de construction n'avaient pas été supportés par les utilisateurs, ni par la ville. Cependant, la ville de New York, consciente du gâchis que représentait l'utilisation de cette plateforme sur la mer en parking, a engagé récemment sa transformation en terrains de sport et de loisirs.

Changements technologiques

L'obsolescence d'une infrastructure peut être liée à un changement technologique. Dans cette catégorie, on trouve les abattoirs de la Villette fermés en 1974. Frappés par le changement technologique majeur que constitue la mise en place de la chaîne du froid, les abattoirs centraux comme la Villette sont devenus inutiles à partir du moment où on a pu transporter des carcasses animales dans des trains ou des camions réfrigérés et non plus des bêtes sur pieds. On remarque qu'au tournant des années 60 se sont précipités des révolutions successives concernant le transport passager comme le transport des aliments et notamment des aliments conservés par le froid.

Dans le cas de la Villette l'abandon des abattoirs et sa rénovation en musée des Sciences et en jardin a été l'occasion d'un projet affichant le nouveau statut de la capitale : d'un lieu de production industrielle à un conservatoire culturel et de loisirs.

La fin d'une narration

Les infrastructures sont inscrites dans une histoire sociale qui prend souvent des formes héroïques, on parle de la naissance et de la mort des grandes infrastructures comme on parle de celles de géants. Par leur emprise sur l'imagination et leur impact physique, elles caractérisent ou symbolisent des moments importants de l'histoire des villes ne seraient-ce que par les difficultés de leur mise en œuvre ou de leur destruction. Ce sont des scènes ou des théâtres où se racontent des exploits parfois pendant très longtemps et même lorsqu'elles sont devenues inutiles.

Si les Halles ont été détruites c'est que la narration sur le sujet de leur conservation n'avait pas été acceptée dans les services en charge de l'urbanisme de la ville. En revanche la conservation du viaduc Daumesnil, sous la forme d'une promenade plantée, malgré les difficultés d'accès à une telle structure, peut être lue comme la reconnaissance d'une valeur

narrative liée à l'échelle de l'infrastructure. La longue ligne horizontale du viaduc révèle les histoires de la construction des parcelles qui ont été coupée ou limitées par son emprise. La voie ordonne le paysage urbain. L'infrastructure joue ici un rôle proche de celui de l'architecture ordonnancée de la rue de Rivoli de Percier et Fontaine, le long du jardin des Tuileries. Elle constitue un fond, de même qu'un repère et met en valeur la voie qui la borde.

La valeur narrative de l'infrastructure est reconnue depuis quelques années par des auteurs aussi différents que Rem Koolhaas dans son projet pour Melun Sénart ou encore par Paul Chemetov et Bora Huidobro pour leur projet lauréat pour l'extension de La Défense où " la grande échelle territoriale , (est) celle qui assimile le déterminisme des grandes infrastructures existantes et projetées".¹

La destruction de l'autoroute aérienne de Boston peut ainsi être inscrite dans une narration de la reconquête de la ville. Elle avait été réalisée pour 75 000 véhicules par jour en 1960 et avant sa destruction et sa mise en souterrain, desservait 190 000 véhicules jour. Pouvait-on la décrire comme obsolète? Elle ne l'était ni du point de vue des pratiques (les américains se déplacent toujours en voiture) , ni du point de vue technologique, bien que nécessitant des travaux d'entretien urgents, comme souvent les infrastructures américaines.

C'est d'une autre obsolescence dont il s'agit, qui renvoie à la fin de la narration qui avait soutenu sa réalisation.

Les raisons qui ont conduit à sa destruction s'expliquent d'avantage par sa position dans une nouvelle narration qui a été progressivement construite, depuis la publication du livre de Jane Jacob² qui connaissait bien la situation bostonienne. Selon ce point de vue, la ville a été outragée par la

¹ Mission grand axe, *Consultation internationale sur l'axe historique à l'ouest de la grande Arche de La Defene*, Pandora editions, EPAD, 1991.

² Jane Jacob, *Life and Death of Great American Cities*, New York , Random House, 1961

construction de l'autoroute. Kevin Lynch dans *the image of the city*³, explique que chaque habitant a une image de la ville et qu'elle est imprégnée de souvenirs et de significations. Il montre que la lisibilité est cruciale pour les villes pour que les différents quartiers, les repères et les parcours soient facilement identifiables. Il analyse les villes selon leur identité, leur structure et leur signification. Il est notable que dans cette description la notion d'histoire n'est pas sa place.

Selon les critères de Kevin Lynch : l'identité c'est pouvoir déterminer en quoi un environnement est spécifique, la structure est définie par les types de relation que cet environnement entretient avec les autres environnements ainsi qu'avec l'observateur, enfin la question de la signification est plus complexe puisqu'elle varie selon les observateurs. Une infrastructure comme une autoroute aérienne peut signifier la conquête par l'homme d'un environnement difficile à franchir ou à traverser. Dans ce cas sa signification peut être lue comme une performance héroïque. Dans les années 80, l'autoroute va être décrite comme une erreur tragique, mais il faudra encore presque vingt ans pour que l'on prenne la décision de la détruire. Lorsque l'infrastructure a été déclarée obsolète, elle est en fait passée d'une signification à une autre. Le viaduc de l'autoroute de Boston dans les 60 est une métaphore de l'efficacité et du progrès et lorsqu'elle a été détruite, elle symbolise la violence faite à la ville car pour sa construction on avait dû démolir des quartiers entiers.

Pour conclure, le temps des infrastructures est le temps long des grandes narrations, elles survivent par leur taille et leur échelle aux évolutions des pratiques sociales, comme aux évolutions technologiques. En revanche lorsqu'elles ne s'inscrivent plus dans la narration qui les a fait naître, elles disparaissent, sauf si on s'efforce de les inscrire à nouveau dans un grand récit qui résonne dans le corps social de la ville.

³ Kevin Lynch, *The image of the city*, Cambridge, MIT and Harvard, 1971.