Jean-Claude Ralite

L'IMPOSSIBLE ET L'INCONVENANT

Naissance de Villeneuve d'Ascq
et du Métro Automatique VAL

Premier directeur de l'Etablissement public d'aménagement de Villeneuve d'Ascq et initiateur du métro automatique Val, jean-claude Ralite a entrepris d'exposer à ses petits-enfants ce à quoi il a occupé sa vie.

Pour ses amis du Nord, il en extrait ici ce qui concerne la conception et la réalisation de cette ville, alors nouvelle, ainsi que du système de transport en commun automatique qui a préfiguré ce qui constitue, aujourd'hui, le standard de la plupart des réseaux de transport métropolitains.

SOMMAIRE

Prologue p. 03

Résumé des épisodes précédents p. 04

Extraits de « L'impossible et l'inconvenant » p. 09

Une Ville Nouvelle ? p. 11

Pierre Dumont p. 17

L'Equipe p. 18

Les Folies

Participation Le chien et l'enfant p. 22

La Land Rover p. 30

Les Lacs p. 33

L'Optimisme, entrainement de l'économie par la recherche p. 35

Le Métro Val Pourquoi, comment, p. 42

Etapes de la genèse p. 49

Professeur Gabillard p. 62

Le Yoyo p. 66

Les Ecoles, Achille p. 69

Palais Royal p. 74

Les Ratés p. 77

vers l'Aurore p. 85

Viens.. p. 89

Prologue

Les Voies de l'improbable, c'est le titre d'un essai que Jean-Claude Ralite a écrit à l'intention à ses petits-enfants afin de leur raconter ce à quoi il a occupé sa vie.

Il s'y désigne par les initiales de son prénom, JC.

Et il est apparu que, peut-être, la relation de son séjour dans le Nord, de 1965 à 1973, pourrait être adressée à quelques personnes de cette belle région, aujourd'hui si active et vivante, où l'auteur a gardé bien des amis.

Dans le petit livre destiné à la famille, ce chapitre nordique est sous-titré :
L'impossible et L'inconvenant.
Pour les extraits du chapitre qui sont repris ici, on a jugé bon de conserver ce fanion.

A l'intention des lecteurs de ce seul fascicule, et afin de faciliter la compréhension des quelques allusions au passé que l'on peut trouver dans ces lignes, un bref résumé des épisodes précédents est proposé ci-après.

Résumé des épisodes précédents

Jean-Claude Ralite, après des études secondaires au lycée Henri IV, est entré à l'école polytechnique en octobre 1956. Il est sorti de l'école d'application des ponts et chaussées en Juin 1961. Son enfance, partagée entre la région parisienne et une bastide bigourdane, l'a rendu très sensible à la qualité du cadre de vie.

Un service militaire d'active (1958-1959), dans l'arme du génie, le conduit dans le grand erg saharien puis dans le sud-oranais. Il a là l'opportunité de vivre au milieu d'un effectif constitué pour moitié d'algériens autochtones, dont la loyauté, le courage et la disponibilité hante toujours ses nuits.

Deux années plus tard (1961-1962), un an avant l'indépendance de l'Algérie, JC est rappelé outre-mer, à titre militaire, comme toute sa promotion des Ponts; dans son cas, en Algérie, où le Général de Gaulle vient de mettre en œuvre le Plan de Constantine, vaste plan d'équipement destiné à préparer l'Algérie à l'indépendance.

JC est affecté aux Travaux Publics d'Orléansville, cité martyre devenue El Asnam, puis Chlef. Il mène là sa mission en contact avec toutes les parties de l'opinion algérienne, et à son départ, qui a lieu après l'indépendance, il remet entre les mains des futurs responsables présumés le fruit de son travail.

C'est lors de ce séjour que JC se verra inoculée de façon pérenne la certitude de l'importance, pour l'atteinte d'une pleine identité, de la participation de chacun à la définition et à la mise en œuvre de son cadre de vie.

Gaulliste par tradition familiale, JC était déjà très conscient de la puissance de l’idéal gaullien de Participation, dans la sphère économique et sociale, mais ce sont des témoignages de terrain, notamment en banlieue algéroise, qui changeront radicalement la perception qu’il a de son rôle d’aménageur, pour le reste de sa vie professionnelle.

Oued Ouchaïa

Sur proposition de l’un de ses amis, sociologue de terrain plus préoccupé par son utilité immédiate que par un quelconque parcours universitaire, et avec lequel il avait déjà revu, sous l’angle civil, la casbah, dans Alger même, JC se rend dans un bidonville ignoré des plans officiels du gouvernement général, car il y est classé « jardins ouvriers » : les collines de Oued Ouchaïa.

En fait de jardins, se retrouvent là des populations déracinées de leur terroir d’origine dans le « bled », et qui, avant de pouvoir, économiquement comme culturellement, vivre en ville, c'est à dire en casbah, font ici une étape de quelques mois ou de quelques années.

Ce qui frappe dès l'abord quand on déambule dans ces venelles, c'est l'extrême plaisir de la pratique de la ville. Comme tout le monde, JC croyait jusqu'à ce jour que ce qu'on aime dans les villes méditerranéennes traditionnelles, c'est l'harmonieuse unité, exempte d'uniformité, qui provient - c'est un lieu commun - de la traduction en volumes de besoins qui changent lentement d'âge en âge, par des techniques et des matières elles-mêmes à évolution lente.

Eh bien ici, on n'est pas environné de pierres blondes, mais de fers en attente, car tout cela se durcit, passant du bidon au béton. Et pourtant, on est bien, on retrouve ce miracle de la correspondance entre le corps, les mouvements de l'homme, et les volumes qu'il se construit.

Et tout cela est le fait de gens provenant d'ethnies différentes, d'horizons divers, soumis à chaque instant à la terreur des mouvements antagonistes de libération que sont le FLN et le MNA. Oh, il doit bien y avoir quelques dégâts, mais globalement, on vit ensemble, et l'on constate ensemble que là, dans cette ride de terrain, il faudrait un bout de tuyau pour évacuer l'eau stagnante, on trouve le tuyau, on le pose.

On est chez soi, on est d'ici, on est ensemble. Et on le fait tout seuls, aucune norme, aucun ingénieur, aucun technicien. Et spontanément on retrouve la miraculeuse harmonie. D'où vient-elle?
Elle vient de cette initiative collective à forte dimension identitaire, elle ne vient pas des strates des ans, ni d'un quelconque paradis perdu de la créativité, ni surtout d'un technicien de service. Elle est là, la créativité, et ça marche.

Et non seulement il n'y a pas de technicien, mais on n'en veut pas !

Un beau soir, l'ami sociologue, s'oubliant un peu, et se prenant pour un maître d'œuvre, ose dire à ces gens : «Dites donc, il n'y a pas de place de marché, ici, ce serait peut-être bien d'en prévoir une, non ? là, en bas par exemple, à la croisée de ces deux chemins.

- Ecoutes, lui répond-t-on, il y a l'été qui arrive, là, tu vas retourner voir ta petite femme, en France; eh bien vas-y, et quand tu reviendras, peut-être il y aura un marché.. ».

A son retour, il y a un marché ; mais pas du tout à la place qu'il avait suggéré : voyez ces collines qui constituent, à un endroit, un cirque en forme de très beau croissant, pentu, de dimension raisonnable, avec, au centre, en bas, le café maure, point d'orgue de l'ensemble. Les lignes de niveaux sont aménagées en plates-formes horizontales, comme des rizières, et supportent les étals. Les deux rues n'auraient servi à rien, ce sont les bourricots qui officient, non les camions.

Le jour de son arrivée, c'est jour de marché. La joyeuse ardeur de cette collectivité bigarrée à se retrouver en une célébration aussi intense que le sont les marchés de Ghardaïa suffit à convaincre le technicien d'occasion de son inutilité…, et aussi de la fin de sa mission d'observateur sociologue.

Sacrée leçon pour JC, en tout début d'une vie d'aménageur.

Le Plan Delouvrier pour Paris

Le Général de Gaulle vient de déclarer à Paul Delouvrier, du haut d'un hélicoptère survolant l'île de France : « Delouvrier, mettez-moi de l'ordre dans ce bordel ». Réponse de Delouvrier « mon général, la dernière fois que quelqu'un s'est vu demander cela, c'était Hausmann, et il a eu les pleins pouvoirs »
- « Vous les avez, Delouvrier ! ».

Ce qu'apprenant, JC se présente à Jean Miller, l'ancien ministre d'Houphouët-Boigny, chargé de mettre en place une équipe pour penser l'avenir de la région. Il sort de l'entretien avec la mission d'avoir à assumer la conception et le tracé des futures autoroutes et autres infrastructures du Schéma Directeur de la région parisienne.

Il lui faut d'une part imaginer et tracer les futurs accès autoroutiers à la capitale, mais aussi les infrastructures routières tangentielles, celles qui n'ont pas pour fonction de donner accès à Paris, et enfin, certaines des lignes de transport en commun qu'impliquent les développements urbains prévus. Ces lignes comportent, entre autres, deux traversées Nord-Sud de Paris. Las, sitôt que Paul Delouvrier aura tourné le dos, le ministre ''court-termiste'' du moment trahira son message en supprimant une de ces traversées, engendrant ainsi l'actuel maelström du Chatelet.

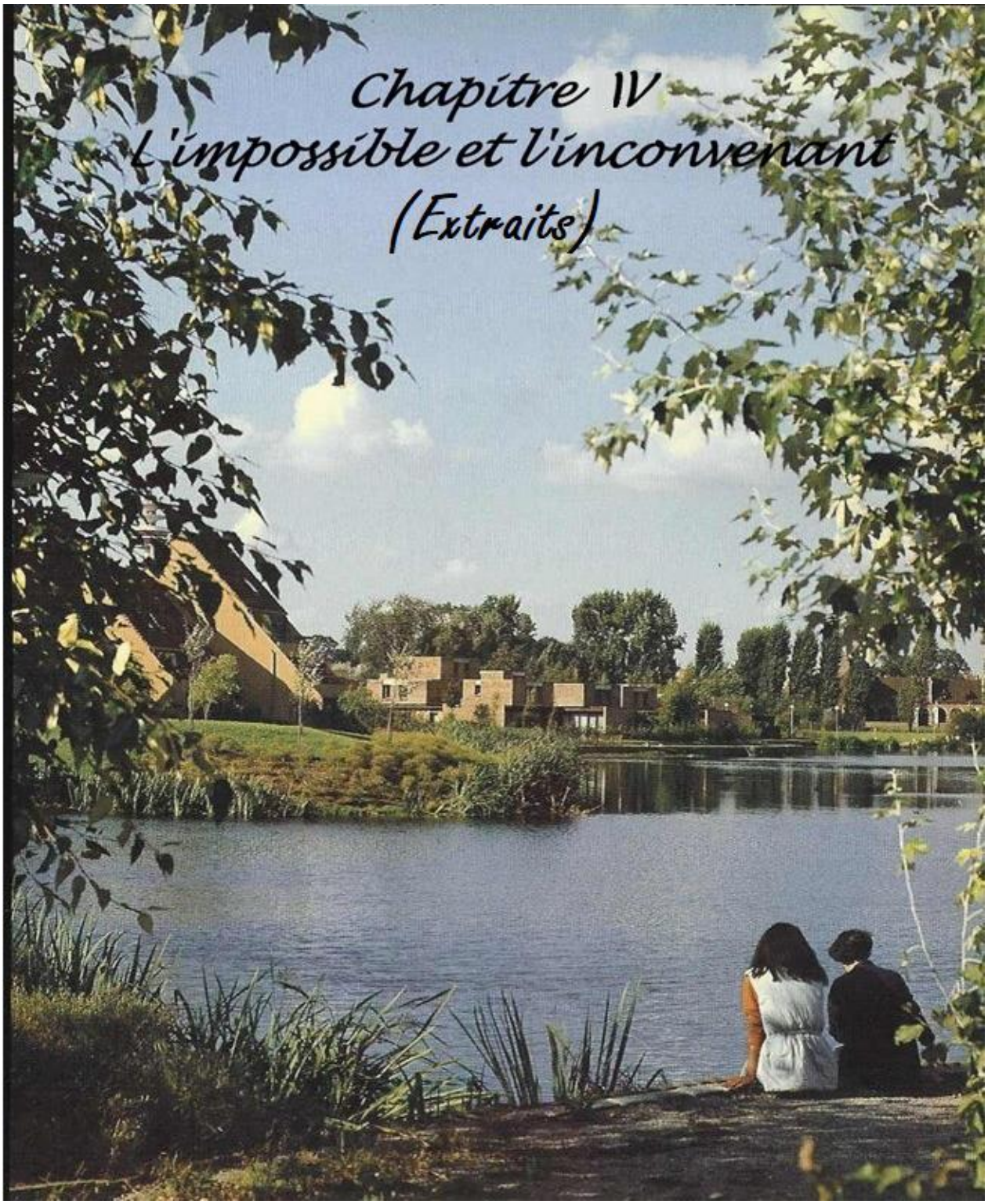
JC doit, bien sûr, conduire ces tâches en cohérence totale avec les urbanistes qui imaginent les futurs développements urbains de la région capitale, et notamment, les villes nouvelles.

Mais il lui faut en outre limiter, par exemple, l'ardeur des promoteurs de parkings, qui étaient prêts à remplacer le triangle d'or, le quartier d'affaire central de Paris, par une mer de parkings à étages..

Extrait du commentaire de Paul Delouvrier, quelques années après qu'il eût quitté la fonction que lui avait confiée le Général :

« Pour les villes nouvelles et l'effort d'investissement dans les infrastructures de transport routier et ferroviaire, il fallait convaincre le ministre de l'Equipement et le Premier ministre – ce fut effectivement ardu : nos hypothèses de base étaient si contraires à l'esprit de l'époque… Toujours les dogmes informulés !

Lorsque je montrai à Georges Pompidou la prévision de douze autoroutes radiales sortant de Paris, il eut cette réaction déconcertante : ''Pourquoi faire des autoroutes puisqu'elles seront toujours pleines ?'' (ce qui, deux ans plus tard, ne l'empêcha pas d'inaugurer à Paris la voie express sur la rive droite de la Seine). »


Chapitre IV
L'impossible et l'inconvenant
(Extraits)

à Anaëlle

à Soline

à Eloïse

à Corentin

à Titouan

à Siloé

à Simone

Voilà, le Schéma Directeur de la Région parisienne est publié (1965). Il porte les infrastructures, autoroutes, transports en commun, réseaux divers dont JC avait la charge auprès de Paul Delouvrier. En quête d’un nouveau bon patron, JC rend alors visite à Gilbert Dreyfus, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Nord. Il ressort de l’entretien en charge de l’arrondissement « des ponts » de Lille-Roubaix-Tourcoing.

Peu de jours après, JC, est en train de se débattre avec les conséquences de l'explosion, la semaine précédant son arrivée à Lille, d'une pile de pont lors de la mise en pré-contrainte, sur l'autoroute qui contourne Lille par le nord, un chantier engagé par son prédécesseur. Le malheureux n’a pas perçu que le coffrage d'un des appuis avait avalé subrepticement une casquette qui aurait dû rester sur la tête du préposé à la mise en œuvre.

Une Ville Nouvelle ?

Professionnellement, pour JC, l’arrivée à Lille a lieu à un moment faste, celui où le ministère des Travaux Publics et ceux de la Construction et de l'Urbanisme se groupent pour devenir ministère de l'Equipement; un moment funeste, diront certains, pas toujours à tort, celui où l'urbanisme, cette discipline par excellence humaniste et totale, passe sous la houlette des ingénieurs des ponts.

A ce titre, JC veille notamment à l’instruction des permis de construire. Mais pour cela, il voudrait bien avoir, sur tous les secteurs de l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing, des idées précises sur les objectifs à moyen terme.
Or, d'objectifs, il n'y en a point.

Chaque maire a bien quelques bonnes idées, à la bonne échelle, mais ce ne sont pas là, dans une telle agglomération, des sujets qui peuvent se débattre et s'engager à l'échelle de la commune.

JC, on peut s'en douter, est, par son passé récent, Algérie et Institut d'aménagement de la région parisienne, fortement imprégné de la nécessité d'une cohérence entre tous les constituants de la ville, habitat, emplois, services et équipements, transports, paysage, et pour cela, de la nécessité d'un aménagement concerté.
Alors, il souffre un peu.

Il y a sur ces questions, et c'est un acte authentiquement politique, un parti à prendre, entre les extrêmes que sont le total libéralisme, qui, en matière urbaine, aboutit à la pire des faillites du cadre de vie, et la planification rigide, encore à la mode à ce moment, qui prétendaient confier à quelques gourous la définition du « Bien ».

L'aménagement concerté, tel qu'il peut être pratiqué alors, relève de quelque chose comme le libéralisme bien tempéré, au sens total et plein du mot libéralisme. Tempérer, ici, c'est se donner des objectifs prospectifs[1], assumés suffisamment loin des intérêts particuliers, donc du clientélisme de la vie politique locale de base.

A ce moment, c'est l'échelon national, c'est-à-dire l'Etat gaullien, qui tient ce rôle. On pourrait rêver mieux. A cet égard, l'échelle macro-régionale d'un Land à la française serait la bonne échelle. Mais au point où en sont les choses à cette date, on en est encore loin.

[1] Gaston Berger (qui par ailleurs est l'heureux papa du chorégraphe Maurice Béjart) est le créateur de la prospective, qu'il définit, en bref, comme étant la définition, acte typiquement politique, du point où l'on veut aller, et du chemin pour y aller, avec faculté d'ajustement périodique du point, et du chemin. C'est le contraire même de l'extrapolation, ou prolongement de tendance, l'attitude typique des tenants du refus de décider.

Ainsi, à son arrivée, JC ressent clairement son statut de technocrate, c'est-à-dire de technicien qui est seul, et qui doit donc définir lui-même les objectifs amont de son action. Il ne cesse pour cela de se concerter avec les maires.

Chacun d'eux, le plus souvent, est tout à fait à même de penser les rapports de sa commune avec l'agglomération, mais ne peut rien décider à l'échelle de celle-ci, car aucune structure de responsabilité n'existe.

Fort heureusement, c'est à ce moment que le général de Gaulle institue, d'autorité, les premières "communautés urbaines" ;
Lille est du nombre.

L'assemblée délibérante et le bureau de la nouvelle entité seront alors, pour JC, des interlocuteurs[2] à la bonne échelle, aptes à assumer les données amont - où veut-on aller, et dans quel cadre socio-économique – et laissant aux techniciens le soin de « faire », en concertation, bien sûr, avec eux.

Et ce sera dans ce contexte d'une décentralisation « centralement » dirigée, c'est à dire typiquement gaullienne, qu'est décidée l'édification à l'est de Lille et au sud-ouest de Roubaix, d'une ville nouvelle.

[2] L'un d'eux laissera à JC un souvenir fort, c'est Victor Provo, remarquable maire de Roubaix, qui a su, à son poste, traverser dans l'honneur la noire période de l'occupation allemande. Lors des premières réunions du Bureau de la Communauté Urbaine, JC présente à l'avis des membres présents diverses hypothèses d'un vaste stade nautique prévu au programme de la ville nouvelle et étudié par Roger Taillibert, l'architecte du Parc des Princes. Victor Provo dit à JC : Nous vous faisons confiance, mais nous ne choisirons pas aujourd'hui. Vous nous avez donné le coût de chaque hypothèse, mais il y a une chose que vous n'abordez pas, car ce n'est pas vous qui votez les impôts locaux, c'est le coût de fonctionnement. Alors revenez dans 15 jours avec la même étude + le fonctionnement, et alors, nous déciderons. JC se dit ce jour là « ça y est, la mayonnaise d'une collectivité responsable, à la bonne échelle, est en train de prendre ».

La Région Parisienne allait faire les siennes, sous la houlette, fort gaullienne elle aussi, de Paul Delouvrier.

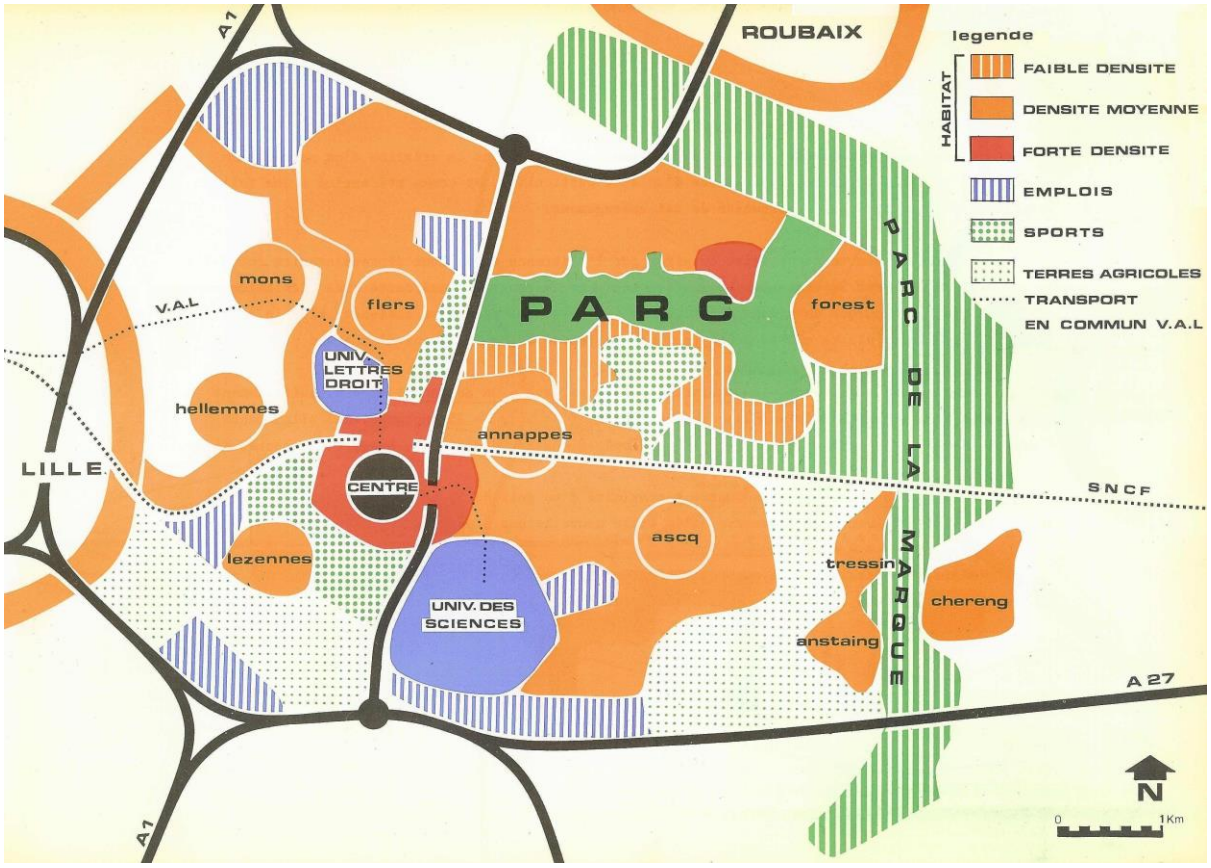
Alors les ministres de l'Equipement, E.Pisani, puis F.X.Ortoli, veulent avoir les leurs, hors Ile de France.

Or justement, pour ce qui est de Lille, il y a ce jeune Ralite, qui précisément vient de chez Delouvrier, et qui explique à qui veut l'entendre que plutôt que de continuer à laisser se tartiner, « en tache d'huile », de l'habitat individuel dépourvu de services et équipements, on pourrait peut-être mettre ensemble les facultés à construire, au contact de la récente université des sciences existante, le stade et la piscine olympiques, les parcs et les lacs que l'on pourrait constituer grâce au réseau pluvial d'une ville, y accueillir une part de la demande de croissance de l'habitat nouveau de l'agglomération, avec les écoles correspondantes, les commerces, les bureaux, et les établissements de production, R&D, laboratoires, qui peuvent être engendrés par la proximité des universités, et enfin les transports, et des espaces naturels, le tout faisant de cet ensemble un quatrième pôle de l'agglomération Lille Roubaix Tourcoing, déjà tripolaire.

Les procédures économiques et juridiques spécifiques aux villes nouvelles se mettaient alors en place au plan national, avec, aux manettes, le talentueux Jean-Eudes Roullier.

Elles prévoyaient notamment, pour chaque ville nouvelle, une globalisation interministérielle des financements publics, permettant, sans considération de l'identité du ministère d'origine, la disposition d'un budget banalisé d'aménagement de la ville.

Celui-ci est mené par une sorte d'entreprise à capitaux publics, mi-Etat, mi-collectivités locales, l'Etablissement public d'aménagement. Il est à caractère industriel et commercial; il achète les terrains et met en œuvre les investissements publics, route, écoles, etc.., par délégation des maîtres d'ouvrage habituels, dont les contributions se retrouvent dans le pot commun du budget de la ville nouvelle.



Cet Etablissement dispose en outre de financements spécifiques tels que les emprunts bonifiés avec lesquels est acquise la matière première foncière. Et puis, il dégage une marge opérationnelle qui lui permet de financer d'autres « gâteries » non finançables classiquement.

Banco pour une ville nouvelle à Lille, disent les « parisiens » de l'Equipement et de Matignon.

JC est d'abord chargé, le 24 Avril 1968, de mener une mission d'études dont il présente les conclusions au Conseil de Communauté Urbaine, présidée par Augustin Laurent, Maire de Lille.

Puis rapidement, le 27 Juin 1969, est créé «l'Epale », Etablissement Public d'Aménagement de Lille-est, qui prend son envol peu de jours avant ceux d'Evry et Cergy-Pontoise, les premiers à voir le jour en région parisienne.

La direction de l'Epale est confiée à JC, sous la Présidence d'Arthur Notebart, maire de Lomme, qui vient également de succéder comme Président de la Communauté Urbaine au Maire de Lille.

C'est le 24 Avril 1970 que le conseil de la Communauté urbaine de Lille approuvera le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du Secteur Est de Lille - SSAU- que lui aura soumis l'Epale.

Quelles sont les missions de cet établissement public ?
Il est chargé d'acheter les terrains, de faire les études d'urbanisme, de construire les infrastructures, et les équipements qui valorisent la matière première foncière, de définir un droit à construire, de revendre les terrains, plus chers qu'il ne les a achetés; la marge permettant de financer des extras, par rapport aux équipements ordinaires d'une ville.

Ces « gâteries », ce seront à Lille-Est les cheminements piétons, les parcs, l'aménagement du réseau de lacs, un réseau filaire de télédistribution, les gares et le traitement urbain des stations de transports en commun, les abords d'un musée, un théâtre de verdure, le léger surcoût d'un collège (le Triolo) dans lequel JC tient à mélanger handicapés et élèves ordinaires, etc…

Et, au moment où, la ville n'étant plus "nouvelle", cet établissement public fermera ses portes, la bottom-line résiduelle sera fort rondelette, quelques cent millions d’euros, qui ne laisseront pas indifférents les élus communautaires du moment.

D’autant que s’y ajouteront des réserves foncières majestueuses, en particulier de vastes terrains, propriété publique au fort potentiel, donnant vers le sud sur le Grand Lac, dit lac du Héron, et constituant la limite des villes de Roubaix et de Hem, situées au Nord.

Pierre Dumont

Dans le cadre d’un « coup monté avec l'Epale », l'excellent Préfet de région, Pierre Dumont, après avoir reçu l’aval du ministère de l’Intérieur, réussit à obtenir des trois communes, Flers, Annapes, Ascq, sur lesquelles se développe la ville, qu'elles décident de fusionner.

Le maire de Flers, Jean Desmaret, accepte de mener la nouvelle collectivité, en attendant les élections municipales de 1977. On trouve un nom, Villeneuve d'Ascq, gardant ainsi la mémoire des atrocités commises à Ascq par les nazis pendant la guerre de 1939-1945.

Pierre Dumont, remarquable représentant de l'Etat, sait aussi réunir en arc de cercle, devant lui, les directeurs des administrations départementales.

Il place JC au centre du croissant, et lui demande "Dites-nous ce qu'il vous faut, et la semaine prochaine, on fera le point".

Et ça marche au pas.

L'Equipe

Après avoir traduit un bouquin US sur le management participatif, JC et les premiers embauchés doivent tout simplement inventer comment faire une ville, et comment, dans leurs différents domaines de compétence, inventer ensemble, librement mais avec rigueur[3].

JC voit surtout son rôle comme celui d'un bouclier, protégeant la liberté d'esprit et d'action des membres de l'équipe contre tous les météorites qui sillonnent l'espace décisionnel, et anéantissent toute trajectoire déviante par rapport au Convenable. Il multiplie les "NOG", notes d'organisation générale, sorte de code de bonne conduite dans la manipulation simultanée de plusieurs langages, de divers savoir-faire.

Ceci lui vaut, de la part de son équipe, quelques jugements ironiques et aussi, de la part de l'excellent Jean Pattou, architecte devenu un peintre reconnu, quelques caricatures croustillantes.
Mais ça marche.

Il s'agit, en un mot, de définir des utopies réalisables, et pour cela, il suffit d'une chose : distinguer l'impossible de l'inconvenant.

L'impossibilité, quand elle est, est bien réelle; elle peut être physique, économique, sociologique.

[3] Une plaisanterie classique dans l'équipe est la citation d'un article de journal parlant d'un responsable « qui a une idée nouvelle par semaine ». Il nous faut ici en avoir deux par heure, dit-on à l'Epale..

Par contre, il importe de ne pas se laisser émouvoir par l'inconvenance, c'est-à-dire par ce qui paraît impossible au regard des habitudes et des idées reçues[4].

Il s'agit d'une ville, il importe donc de définir d'abord la relation entre les espaces, ceux de la future ville, et leurs contenus : ceux qu'on lui destine, certes, mais surtout ceux qu'enfantera le futur.

L'espace, c'est d'abord l'affaire des architectes.

Dans un premier temps, les « parisiens » ont suggéré au Préfet Dumont et à JC de recourir à l'assistance d'un « grand nom » étranger; celui d'Alvar Aalto a été cité. Mais Aalto n'a pas été sollicité car il a semblé à JC que la valeur de ce qui devait sortir de l'aventure tiendrait moins à un « grand geste », maladie bien connue des ZUP des années 60, le « geste » fût-il réussi, qu'à l'attention portée au quotidien à la mise en commun harmonieuse - du type 2&2 font 5 - de la solution des problèmes programmatiques, fonctionnels, environnementaux, sociaux, de la réalité du terrain.

On en verra maintes fois l'illustration dans la suite - action environnementale, transports, etc.. - Et il est apparu que, dans cette perspective, pour la partie spatiale du travail, une équipe d'architectes intégrés à l'Epale et proches en permanence de ce terrain devait être constituée.

[4] Cette nécessité d'une permanente disponibilité de tous les sens aux langages de l'Autre conduit chacun, sur le plan personnel, à une totale ouverture : c'est ainsi, par exemple, que jamais JC n'a été aussi perméable à la musique contemporaine… Il faut toutefois avouer qu'il y a été aidé par ses fils : ils n'étaient pas bien hauts, ses fils, et un jour, comme il revenait chez lui et que du Stockhausen en sortait, il les trouve dansant le plus naturellement du monde, pour leur plaisir, devant les baffles… « Voyez-vous, ils n'ont pas l'oreille déformée par Bach », lui dit à ce sujet l'animateur de l'école de musique de Loos...

Est alors intervenu, recommandé par Paris lui aussi, Michel Marot, Premier Grand Prix de Rome, assisté d'un remarquable architecte lillois, Jean-Pierre Secq. Marot a alors présenté Jean-Jacques de Alzua, qui s'est vu confier par JC la responsabilité de recruter et de manager l'équipe d'architectes permanents de l'Epale.

Ceci signifie alors l'arrivée de nombre de personnalités hors du commun. Certaines sont issues de l'Ecole d'architecture de Tournai - où enseignera plus tard Jérôme de Alzua, grand architecte du Nord, fils de Jean-Jacques. Quelques-uns viennent de l'étranger ou du Quai Malaquais. Beaucoup ont été formés à l'Ecole d'architecture de Lille, laquelle, plus tard, viendra tout naturellement enrichir de sa présence le centre de la Ville Nouvelle, se lovant contre son "Forum Vert". J.J.de Alzua y assumera longtemps une chaire.

D'emblée un lien de connivence intellectuelle s'est établi entre JC et J.J. de Alzua. Celui-ci apportait à l'équipe une aptitude à l'ouverture totale, alliée à une grande faculté d'anticipation, transposant, en quelque sorte, dans toutes les politiques que touche la création d'une ville la faculté créative de l'architecte.

Il s'agissait bien, en effet, pour les pilotes de la ville nouvelle, de "re-poser des calques" sur le futur, comme on le fait sur un parti d'architecture.

Et ceci se fait, doit se faire, sans vraiment requérir des moyens ni engendrer des coûts supplémentaires, mais avec l'ambition d'ajouter de la qualité, tant dans le domaine plastique que dans ceux de la pratique de la ville, de l'appropriation sociale et politique, de l'inscription dans la nature et dans l'environnement régional, et puis, lorsque la ville ne sera plus "Nouvelle", de la maintenabilité, etc..

Une équipe de concepteurs, oui, mais il faut, à l’arrière, une intendance saine et qui tourne. Le juridique, le financier sont assumés, ici comme dans les actions que mènera ensuite JC dans d'autres cadres, par de solides réalistes, qui n'ont pas froid aux yeux, et qui ont l'œil vif.

Cette curieuse bande commence à être connue régionalement, de même que commence à être perçue l’idée simple que, quand on est ouvert aux autres disciplines, quand on fait l’effort de s’asseoir non seulement sur sa chaise mais, quand il le faut, entre deux chaises, entre deux disciplines, entre plusieurs langages, alors on perçoit cette évidence que 2 et 2 peuvent faire 5.

Des personnalités extérieures intéressantes le pressentent, elles prennent l’initiative de poser leur candidature : Marc Dhondt, un jeune notaire qui s’ennuie, puis qui redeviendra ensuite l’un des premiers notaires de la place ; Edouard Picq, ancien résistant, qui, non content de son rôle commercial, y ajoutera, entre autres, la promotion d’un parc-musée de moulins à vent dans la ville nouvelle; Jacques Brion, qui sera plus tard promoteur en Floride ; et bien d’autres, des âmes solides et claires, dont bon nombre deviendront, lors de la fermeture de l’Epale, des relais de l’esprit ville nouvelle dans les collectivités régionales.

Ces derniers, des ingénieurs, mais pas seulement, ont efficacement contribué à faire que ce quatrième pôle de la conurbation d’abord tripolaire, prenne véritablement racine.

LES FOLIES

Tout cela engendre, c'est le but de l'opération, un grand nombre de raisonnables folies, toujours inconvenantes, mais jamais tout à fait impossibles.

La Participation. Le chien et l'enfant.

D'abord une initiative qui sera peut-être jugée par la suite comme quelque peu inconfortable par certains élus, dès qu'il y en aura, mais qui, à cet instant, place la démarche naissante sur un plan inhabituel, il s'agit de la participation des habitants potentiels, si essentielle à l'appropriation de la ville par ses occupants.

On se souvient du « marquage » indélébile de JC par le constat des effets d'une telle participation, en pleine guerre d'Algérie, à Oued-Ouchaïa.

Cela est né par hasard : Un promoteur social avait commis, avant la ville nouvelle, mais sur son territoire, une épouvantable opération d'habitat social en accession à la propriété. Or le premier quartier, modeste, que réalise l'Epale dans le cadre de la ville nouvelle est contigu à cette opération, c'est le Moulin d'Ascq, conçu par Jean-Pierre Secq.

Et, ma foi, dès le début, on y est bien. Il y a là de l'habitat social en maisons individuelles, une école maternelle, conjointe avec des maisons en bande, destinées aux étudiants, ainsi qu'un béguinage à la mode des Flandres, c'est à dire une résidence pour personnes âgées. Tel est, du moins, l'objectif d'harmonie qui prévaut à ce moment, et qui est immédiatement apprécié des nouveaux habitants.

Les personnes âgées vont chercher à l'école les enfants des jeunes couples, qui à leur tour, prennent soin des anciens. Le tout dans un cadre verdoyant respectant piétons et poussettes, et bien articulé avec le reste de la ville, ou au moins, au départ, avec les quartiers anciens qui préexistent à la ville nouvelle.

JC fait visiter le Moulin d'Ascq à Jérôme Monod (noir) et à Jean-Eudes Roullier, derrière J Monod

Les habitants du triste quartier social dense voisin voient la différence ; ils viennent demander à leur promoteur "comment avez-vous donc dessiné notre quartier?"
Le promoteur, embarrassé, vient trouver l'Epale "vous ne pourriez pas, plutôt, leur expliquer comment vous dessinez une ville?"

L'un des architectes de l'Epale s'en charge :
Il a préparé un bel exposé avec diapos sur les densités urbaines.
Mais dès les premiers mots, il est interrompu par deux dames, au fond de la salle :

"- Ecoutez, on n'y comprend rien à vos trucs; nous, on est venues parce qu'on est pas contentes du tout de là où on nous fait vivre
- Ah bon, pouvez-vous dire ce qui ne va pas?
- C'est simple, moi, je suis dans un immeuble où on est les uns sur les autres, j'ai un chien, et un gamin, j'aimerais bien qu'ils puissent vivre leur vie, un peu; je veux dire faire le tour de ma maison, en courant, mais dans un appartement, c'est pas possible !
- Moi, dit l'autre dame, je suis dans une espèce de petite maison, qu'ils ont faite, là. Bon, pourquoi pas, mais pour les commerces et tout ça, c'est au diable ; et, figurez-vous, nous, on n'a pas les moyens de se payer une voiture, alors on fait comment ?

il y a bien un bus un peu plus loin, mais, je peux plus me casser le dos à porter. Ah, si seulement les commerces étaient par devant ma maison ?

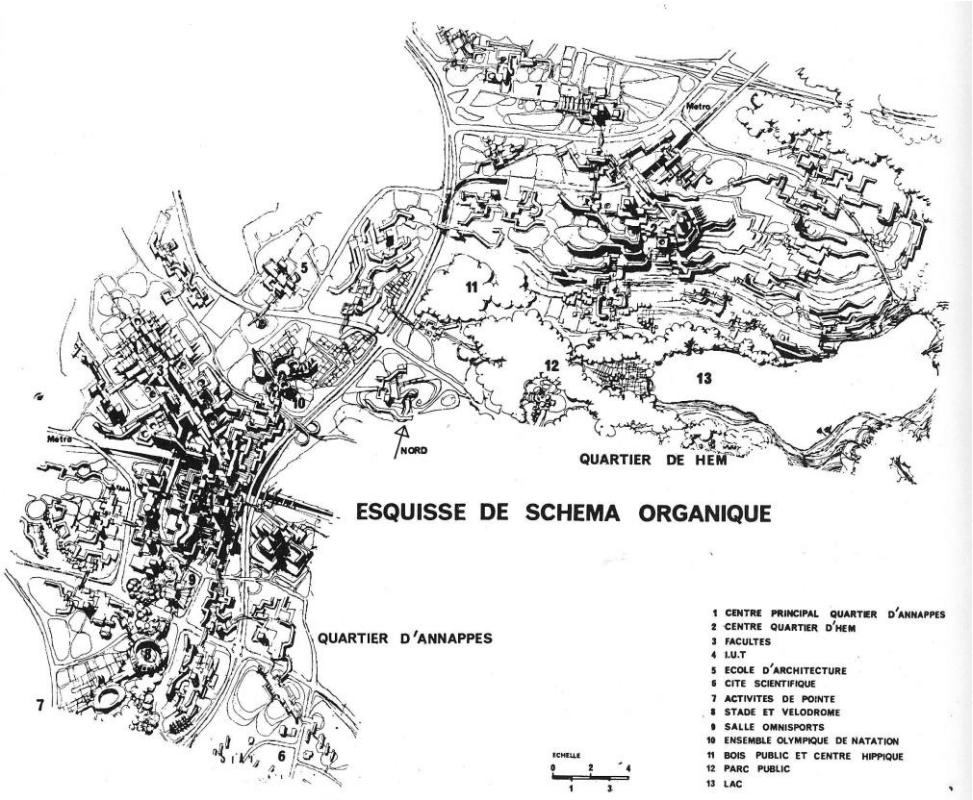
- Bon, eh bien si vous, madame, vous étiez aussi dans une maison, votre fils pourrait courir autour, OK, mais si un commerçant s'installe, est-ce qu'il viendra devant chez vous, ou devant chez madame ?
- Ah oui, beinh ça, je sais pas
- Ne pensez-vous pas que le commerçant préférera aller là où il y a assez de monde pour le faire vivre, mais alors, à cet endroit, on ne pourra peut-être pas courir autour de la maison... parce que ce sera difficile de mettre assez de maisons,
- Ah oui, bien sûr
- Eh oui, voyez-vous, c'était justement de ça que je suis venu vous parler..."

Et c'est le début d'une aventure de "participation des habitants avant réalisation" c'est à dire P.h.a.r.

Il y a les Phar courts, et les Phar longs.

En effet, la planification urbaine menée par les architectes de l'Epale n'entre pas dans le détail architectural de chaque quartier, ni de chaque maison, mais elle implante les grandes fonctions, habitat, emplois, commerces, écoles etc.., fixe les densités, les articulations des quartiers, espaces verts, ou "bleus" c'est à dire eau, grands équipements sportifs, culturels, et de loisirs, déplacements, emplacement des "locaux collectifs résidentiels", définition des repères visuels, permettant de se situer dans la ville, couleurs dominantes, allant du froid au chaud et donnant à chaque quartier une identité[5], etc..

[5] L'esquisse d'artiste des volumes ci-après n'est qu'un amusement non contractuel de l'un des architectes de l'Epale, mais il exprime bien une tendance.



Et puis, des architectes extérieurs, appelés Coordinateurs, à raison d'un par quartier, reçoivent de l'Epale la mission de descendre plus en détail dans les spécificités de leur quartier, et de proposer pour lui un caractère propre, et ensuite de coordonner le travail des architectes d'opérations, ceux qui sont amenés par les promoteurs des "opérations" ; chaque opération étant forte de quelques dizaines à quelques centaines de logements.

Un vaste vivier d'hommes de conception se constitue ainsi - une soixantaine pour Lille-Est, les coordinateurs y sont puisés, et souvent aussi les architectes d'opération.

Les architectes coordinateurs sont invités aux Phar. Parfois avant toute création, ce sont alors les Phar longs, parfois pour y présenter leur première esquisse de quartier, ce sont les Phar courts…

Pas si courts que cela tout de même : "mais enfin, Monsieur, où est-ce que nos gosses vont faire de la balle au mur ?" … eh bien ça vous met par terre tout le plan d'un quartier, ça...

Les malheureux membres du vivier sortent de là écorchés vifs, énervés au sens premier du terme, car ils doivent plusieurs fois remettre sur le métier leur indiscutable chef d'œuvre, jusqu'à être compris.

Ceux qui flanchent sont éjectés par le système, seuls sont conservés ceux qui en sortent enrichis.

Tant il est vrai que le propre d'une création réussie, lorsqu'elle touche au cadre de vie d'autrui, et spécialement à la vie collective, est l'aptitude de ceux qui s'y adonnent à organiser ainsi leur propre inconfort ; cela constitue la condition de l'adhésion, voire de l'appropriation du résultat par les intéressés.

Certes, au début, ça pédale un peu dans la choucroute, cela tient plus du chien qui fait le tour de la maison que d'un vrai dialogue professionnel. Mais ça ne dure pas; dès la deuxième séance, on se comprend, et ça marche.

Les mêmes deux dames au chien, du début, deviennent alors tout naturellement, à leur manière, des médiateurs avertis et motivés.

Bien sûr l'ornière technocratique est toujours attirante, et ses berges sont glissantes; mais il importe de garder en tête que cette pratique urbaine négociée reste le secret de la réussite.

Le problème, c'est le démarrage des groupes nouveaux.
JC, en quête de solutions, aboutit un jour dans le bureau de Pierre Schaeffer, qui n'est pas seulement un grand compositeur de musique contemporaine, mais aussi, à ce moment, le directeur de la recherche de l'ORTF, Office de radiodiffusion et télévision françaises. Ses livres ont alerté JC sur une autre façon de communiquer avec l'Autre.

"Je vous prête une camera et un trépied[6]. Vous filmez les séances, et, avec le groupe suivant, vous commencez par leur passer des extraits du précédent, vous verrez, ils ne partiront pas de zéro".
Et cela marche parfaitement.

C'est un journaliste, embauché pour cette tâche, Patrick Calais, qui va à la pêche aux candidats à la participation. Il y a des dames de Roubaix-Tourcoing, qui s'ennuient un peu, pensent au point de chute de leurs enfants, par exemple dans des lotissements du type de celui qui se fait, dans la ville nouvelle, autour du golf de Brigode, à l'initiative de l'excellent promoteur Sedaf, dont c'est la première réalisation. Elles viennent là dire des choses intelligentes.

Il y a des habitants des communes sub-urbaines pré-existantes sur le site. Il y a des citoyens de l'agglomération qui cherchent, ou non, à se loger, ou à changer de conditions de vie. Il y a des étudiants.

Certes, dès que des élus locaux se mettront en place, ce sera naturellement à eux que reviendra le soin d'orchestrer ces concertations, voire de permettre l'éclosion de forces associatives de proposition, mais pour le moment, cela permet à l'équipe d'éviter la technocratie pure.

[6] les caméscopes n'existent pas, les caméras d'alors sont d'énormes engins sur des pieds au gabarit proche de celui d'un canon de 75.

A ce stade, il n’était pas interdit de craindre que les édiles à venir n'aient une tendance, une fois élus, à étouffer dans l'œuf l'émergence de vocations de ces potentiels nouveaux élus que sont les candidats à la réflexion sur leur vie future, voire à l’animation de la vie collective de leurs concitoyens.

Certains arrivent pourtant à mener avec sincérité, efficacité, et brio de telles politiques ; JC reçoit un jour à Lille Hubert Dubedout, qui y réussit remarquablement dans sa ville de Grenoble, à une tout autre échelle que celle de Villeneuve d’Ascq.

Et lors de son mandat, au début du siècle, le maire de Villeneuve, Jean-Michel Stiévenard engagera de façon authentique une telle démarche.

Pour l’instant, c’est aussi en d’autres occasions, qui dépassent les Phar et la planification des quartiers, que l’Epale suscite et vit cette rencontre entre aménagement et initiative locale :

JC reçoit un jour la visite de nouveaux habitants, récemment installés : « vous savez, nous avons tous les mêmes petits problèmes, louer une perceuse, ou tel autre outillage; vous avez acheté des centaines d'hectares, avec des fermes, qui ne servent plus, pourriez-vous mettre à notre disposition un petit local qui serait, pour notre quartier, une "outi-thèque"? »

Eh bien celui qui a pris cette initiative est de la bonne graine d'élu.

Il en est de même de celui qui apprend qu'un local collectif est édifié dans son quartier, et que ce local sera raccordé au réseau de télédistribution TV, un réseau que l'Epale ne veut en aucun cas

apporter aux appartements, mais seulement aux lieux collectifs et culturels, théâtre, etc..., afin d’inciter les gens à se retrouver.

Celui qui se propose de mettre dans les boîtes à lettres alentour un bulletin invitant à choisir, pour le samedi suivant, les musiques, films, retransmissions de manifestations lilloise, etc.. auxquels, ensemble, les habitants pourront venir assister le week-end à venir, voilà la graine d’élu potentiel… tout cela, c’était avant internet !

Il y a pire : Un jour, JC reçoit la visite de jeunes gens en blouson de cuir. « Nous sommes un groupe qui fait de la moto, et puis aussi de la musique, pas du Rock, ni du Jazz, non, de la musique classique, et contemporaine. Alors vous qui achetez de nombreux hectares, et les fermes qui vont avec, vous n’auriez pas quelque chose pour nous ? ».

JC leur louera une belle ferme fortifiée par les espagnols, du temps des Flandres, au contact de la chaîne des lacs, ils y feront aussi du théâtre. Cette ferme est devenue depuis un restaurant sympathique au contact du Musée d’Art Moderne, le LAM.

Mais pour l’heure JC leur demande :

« Mais dites-moi, votre groupe a un nom ?
- Oui, c’est T.V.A.C.
- C’est à dire ?
- Ah non, trouvez vous-même…
- Euh !..., je donne ma langue au chat
- Eh bien ça veut dire : Tiens v’là aut’chose ! ».

Et ce sont les motos de TVAC qui assureront le service d'ordre de l'Epale, lors des premières journées Portes Ouvertes organisées à l'intention des habitants du Nord, et qui véhiculeront JC, en croupe, entre le site d'essai du métro automatique VAL, le grand lac, les nouveaux quartiers.

La Land Rover

JC a deux outils pour obtenir des financements publics un peu spécifiques, l'hélicoptère, loué à une compagnie locale, et la Land Rover maison, un engin d'occasion, bringuebalent à souhait.

Pour les invités de marque, ces deux engins sont combinés au bar-restaurant, aménagé dans une des fermes transformée en centre d'exposition.

Ils servent, après un exposé en salle, à promener les fonctionnaires et autres responsables parisiens au dessus du site et des chantiers, puis à les secouer copieusement dans la Land Rover pour aller voir les choses de plus près, et surtout pour leur donner l'occasion de rapporter sous leurs semelles un peu de la glèbe de la ville nouvelle.

Ayant subi ce traitement, puis l'apéritif dans le bar, fait de caisses en bois blanc[7], à la ferme, où l'hôtesse de l'Epale sert le repas, on est mûr pour considérer sérieusement l'intérêt de financer tel équipement particulier, qui n'est pas prévu dans le cadre normal d'une ville ordinaire.

[7] Le Président du conseil d'administration de l'Epale est Arthur Notebart, un socialiste ancien marchand de vin, aux heures mémorables du Front Populaire de Février 36, il est connu pour sa rudesse et sa détermination. Le ministre François Xavier Ortoli, buvant l'apéritif sur les caisses de bois brut ayant servi à la livraison des maquettes du métro VAL, demande à JC en montrant les caisses : « somme toute, ça, c'est vot'bar ? ».
Il obtient la réponse attendue : « oui, c'est not'bar ».

JC embarquant Jérôme Monod, délégué à l"Aménagment du territoire"

C’est ainsi que JC reçoit un jour son ministre, François Xavier Ortoli.

Le Préfet du moment, qui n’est plus l’excellent Pierre Dumont, l’accompagne, dûment revêtu de son uniforme.

On est descendu de la Land Rover et l’on se trouve au pied d’une bute de terre d’une vingtaine de mètres, qui est terrassée pour faire disparaître le boulevard Nord-Sud, en un point qui offre une vue intéressante sur les chantiers du centre-ville.

Au-dessus des têtes des visiteurs se fait entendre un vrombissement de motos de cross.

Fort gêné de l'apparente impréparation, le préfet demande sèchement « Qu'est-ce que c'est que ça ? ».

« Oh, ce n'est rien, un club de moto qui s'entraîne » répond JC sous l'œil amusé et complice d'Ortoli, qui, lui, est du genre d'homme à qui l'on avait pu parler de TVAC.

Les Lacs,

Et les lacs, quelle folie!

On achète deux mille hectares, comment traiter l'assainissement pluvial d’une telle surface ? Quels tuyaux sont à la hauteur de la situation? Aucun.
L'équipe va souvent aux Pays-Bas, elle fait venir des spécialistes de l'action paysagère de surface[8]. La solution : des lacs.

JC, qui régate à Boulogne-sur-mer avec sa femme - notamment contre les (jeunes) frères Pajot - vise, pour le plus grand des lacs, la dimension d'un triangle olympique.

Il n'atteindra pas tout à fait cette taille, mais n'en sera pas loin, et la chaîne des lacs, comme le vaste bois central, avec son théâtre de verdure, à l'emplacement de la motte féodale de Charlemagne, fouillée pour l'occasion par les archéologues régionaux, donnent à chaque quartier traversé un cadre de vie précédemment insoupçonné dans le Nord.

Et il est plaisant d’entendre, aujourd’hui, tels vibrants militants de la chlorophylle de salon proclamer « mais enfin, ne touchons pas à ces lacs que La Nature nous a donnés ».

Lors de son annonce, ce projet de chaîne de lacs est considéré comme une utopie technocratique « d'Etat », qui allait gaspiller l'argent "de nos impôts".

[8] De tels bureaux d’étude travailleront aussi sur l’écosystème de la ville nouvelle, recommandant comment le transformer, mais sans dégradation. C’est ainsi que le nombre à l’hectare de souris à long nez aura été mesuré avant, il devra, après, rester le même, et cela a été le cas.

L'opération Albert et Anne Prouvost

JC emmène un jour dans un avion de location un des tout premiers industriels textiles du Nord, Albert Prouvost, et sa femme Anne, visiter une opération des architectes Andrault et Parat, d'habitat dense constitué de « maisons superposées » en une forme de livre ouvert posé sur la tranche. Ils sont séduits; et au retour, ils font. Cela correspond à ce que le marché considère comme idéal, cela se vendra et se louera comme des petits pains, et les Prouvost, ravis, se découvriront promoteurs immobiliers.
C'est aujourd'hui l'un des plus beaux ensembles collectifs du quartier du Château, par ailleurs remarquable par ses individuels denses, qui se lovent autour des lacs.

Mais à l'arrivée, le projet de lacs, à l’instar de la qualité architecturale et urbanistique, place "la barre" de la demande, et donc de l'offre, à un niveau in-imaginé auparavant.

Ceci, clairement contribue à redonner à ce pays, par tradition si puissamment entreprenant, une confiance en lui qu'il avait, après les ratées de sa locomotive textile, largement perdue.

OPTIMISME. Entraînement de l’économie par la recherche.

Par ces démarches, il s’agit, pour l’équipe, de faire partager à toutes les bonnes volontés l’ambition de créer, grâce à l’objet Villeneuve d’Ascq, un pouvoir d’entrainement régional, un foyer d’envie de qualité, d’innovations, d’imagination, de confiance en soi.

Ce qui apparaît alors à JC, c’est que la confiance résidait, jusqu’à un passé récent, dans un pacte tacite entre d'une part une bourgeoisie entreprenante particulière aux Flandres, par nature libérée de l'emprise féodale comme du pouvoir des Parlements de France, et d’autre part un peuple dur au travail, fier comme le sont les espagnols, qui ont laissé ici pas mal de leur ADN.

Ce pacte-là, il consistait à laisser « le peuple » administrer sa vie quotidienne, et à laisser les « patrons du nord » créer emploi et valeur ajoutée, c’est-à-dire richesse.

Et ils firent cela dans un cadre d'action créatif sur le plan social, certes paternaliste, et à cycle géographique court, c’est à dire ne sortant pas de la région…

Du moins les innovations sociales testées dans le Nord, à l’initiative de ses entrepreneurs, n’en sortiront-elles pas tant qu’elles n’auront pas été récupérées par l’Etat jacobin, telle la politique d’habitat social, et bien d’autres qui sont aujourd’hui des évidences.

Mais, précisément, c’était, au départ, exemplaire au plan de l'échelle d'action, celle d’une entité humaine qui avait un sens, Le Nord. On retrouve là cette échelle du Land français, grande région ayant une relative homogénéité sociologique.

A ce moment, quel est, se demande JC, l’effet d'entraînement qui peut contribuer pour sa part, à redonner vie au dynamisme régional ? L’outil Epale apparaît à JC comme pouvant être en mesure de miser sur l'entraînement de l'économie par la recherche, l'effet "Route 128", selon le vocabulaire du moment.

Il s’agit de l’appellation « années 70 » d’un fantasme qui a la vie dure puisque, tous les cinq ans, en France, il y a toujours quelque parisien pour lui trouver un nouveau nom.

Le seul petit problème est que, dans ce pays, ce concept ne parvient jusqu’à l’accouchement que lorsque « l'idéolâtrie » ambiante se trouve être prise à revers, par surprise. La surprise, ce doit être un talent essentiel de l’homme politique qui veut agir.

JC rêve à Lille d'un effet campus, intégré à tous les égards à la ville, à l'exemple de ce qui, à une échelle plus modeste, marche déjà plutôt bien, à ce moment-là, à Compiègne.

Fort soutenu depuis la « Datar [9]» par Jérôme Monod, son délégué général, il se transforme donc en voyageur de commerce, et l'équipe avec lui, pour vendre le concept.

Cela donnera assez d'implantations et d'initiatives pour qu'il soit possible, alors, de souffler un peu dans la trompette. Ce sont un centre de recherche des industries textile, un autre pour l'agroalimentaire, qui seront, mais plus tard, suivis d'autres arrivées comme celle du groupe Mulliez avec Décathlon etc.., ou d'initiatives plus récentes encore, plus proches de l'Université des sciences.

Cette université des sciences, pré-existant à la ville nouvelle, lui donne dès le départ, une de ses raisons d'être. Un campus « à la française », c'est à dire un ensemble de bâtiments sans âme jetés en un plan-masse géométrique digne des plus « grands maîtres » des années soixante, a en effet été, peu d'années auparavant, parachuté au milieu des champs par un recteur qui a marqué le Nord, Guy Debeyre, un homme d'action, sachant vouloir. Mais, peut-être était-il moins soucieux de l'urbanité du cadre et des conditions de vie de ses ouailles que de la capacité d'accueil que devait offrir l'Université.

La création, aux abords, d'une ville nouvelle programmée au départ pour 100 000 habitants [10], l'apport, à cette occasion, d'autres facultés, de droit et de lettres[11], et surtout une interpénétration des fonctions de la ville elle-même dans le « campus » devaient atténuer cette lacune d'humanité.

---

[9] Délégation à l'Aménagement du Territoire, outil interministériel qui s'est attaqué avec succès au « désert français » dénoncé en 1958 par J.F. Gravier.

[10] ils seront 75 000 à l'arrivée, suite à l'interruption par le président du moment de la Communauté Urbaine.

[11] soit en tout 40 000 étudiants avec la faculté des sciences. L'une d'elles est, depuis, revenue dans Lille.

Il s'agissait, en quelque sorte, de parvenir à un mini Boston, avec une vraie façade urbaine.

C'était une bonne intention. Mais c'était méconnaître la suffisance, à caractère fortement nombrilique, de l'administration des citadelles universitaires.

Pourtant, la traversée du campus par le métro automatique a fini par être admise, une victoire. L'évidence l'a emporté…

Mais ce n'est que bien des années plus tard qu'un semblant d'action paysagère, arrivée à maturité trente ans après, et quelques fonctions extra-universitaires infiltrées dans le campus par surprise, atténueront cette cruelle césure en franchissant ses limites.

Dans ce campus, il y a toutes les compétences d'une grande université scientifique. Une des voies possibles, pour faire prendre l'idylle tant souhaitée avec la ville est, bien sûr, d'agir pour multiplier les liens avec l'industrie, et ceci avec la connivence des forces vives économiques régionales, lesquelles collaborent déjà largement avec « la catho » de Lille.

Et l'on a vu que des centres de recherche professionnels sont venus vivre à Villeneuve d'Ascq.

Une autre voie est de donner aux professeurs et chercheurs l'occasion de collaborer à la ville elle-même. JC a quelques occasions de créer de telles situations. L'une d'elles est encore une fois un héritage des espagnols.

Ils ont beaucoup construit, les espagnols, et Vauban après eux, grâce auquel une manière de ville nouvelle[12], autour de la rue Royale à Lille, tracée entre la vieille ville et la nouvelle citadelle, s'est alors développée à l'abri des tout nouveaux remparts.

Il a fallu beaucoup de pierres pour cela. C'est sur un secteur couvrant les communes de Lézennes, et le sud-ouest de la future Villeneuve d'Ascq, qu'elles ont été extraites, un secteur envisagé dans les premiers plans de l'Epale pour édifier d'une part le stade olympique métropolitain, localisé mais non financé à ce moment, et d'autre part la partie commerciale du centre de la ville nouvelle.

Des carrières souterraines, ne communiquant avec la surface que par d'étroits goulots, les « catiches », ont ainsi truffé des dizaines d'hectares. Avant d'y planifier des constructions, il importe de savoir où l'on met les pieds.

JC mobilise alors divers moyens parfois d'apparence folklorique, pour localier les cavités souterraines : photo aérienne à la fonte des neiges, mesure de l'attraction de la terre, « g », par un pendule manié par Schlumberger, prospecteur de pétrole mondialement reconnu.

L'Epale a aussi mobilisé des dards pneumatiques quadrillant le terrain pour trouver les catiches. Et puis est apparu l'idée, issue elle aussi de la recherche pétrolière, de mesurer la propagation souterraine de courants électriques. JC connait cette technique mais ne sait trop comment aller dans cette direction.

[12] Maryse Ralite, très vite, collabore avec Madame Six Thiriez, créatrice et remarquable animatrice de l'association Lille Ancien, à qui l'on doit d'avoir créé un mouvement d'opinion fort en faveur la réhabilitation de ce quartier. Les élus, et d'abord Pierre Mauroy, ont ainsi pu constater comme une évidence, l'utilité de redonner vie à ce qui était alors un quartier délaissé et à l'image négative. Maryse donnera, sur le quartier de la rue Royale, une conférence remarquée, qui fait suite à une enquête et étude de tous les hôtels qui constituaient au XVIIIème le « Quartier St Germain » de Lille.

Or il y avait à ce moment un professeur de la faculté des sciences, Robert Gabillard, qui s'était distingué de la plupart de ses collègues en osant considérer que la bonne recherche n'était pas nécessairement la recherche inutile.

Le Préfet Dumont, encore lui, apprend à JC que ce professeur avait collaboré sans pudeur avec les ingénieurs chargés de construire le Poste de Commandement de la force de frappe nucléaire du Général de Gaulle, enfouie dans les profondeurs du plateau de Taverny. Il s'agissait de permettre à ce centre nerveux de rester en communication avec le monde extérieur, ou avec ce qui en resterait, même en cas de bombardement nucléaire détruisant toute infrastructure. La propagation des courants par le sol lui-même avait, dans ce but, été mise à contribution.

JC prend contact avec le professeur. Celui-ci, en produisant des champs électriques en surface, établit rapidement des cartes sommaires des cavités. Ces dessins, superposés aux cartes obtenues par les autres méthodes, permettent de supputer les emplacements des salles et galeries.

Et c'est alors qu'entre en scène un homme qui a un rôle central, technique, politique, et humain, dans l'édification de la ville nouvelle, le géomètre Jean Misson.

Homme sage, au grand passé de résistant, il sait mieux que personne faire aboutir, avec le minimum de conséquences humaines, les acquisitions foncières importantes de la ville nouvelle, et bien d'autres choses.

Mais il sait aussi, quand il le faut, casquer ses hommes, les équiper en mineurs, et les descendre dans les catiches, pour faire un relevé exact des cavités précédemment esquissées.

Il ne reste plus qu'à combler, dans les règles de l'art, celles des galeries sur lesquelles on ne peut éviter de construire des routes, des parkings, voire des immeubles.

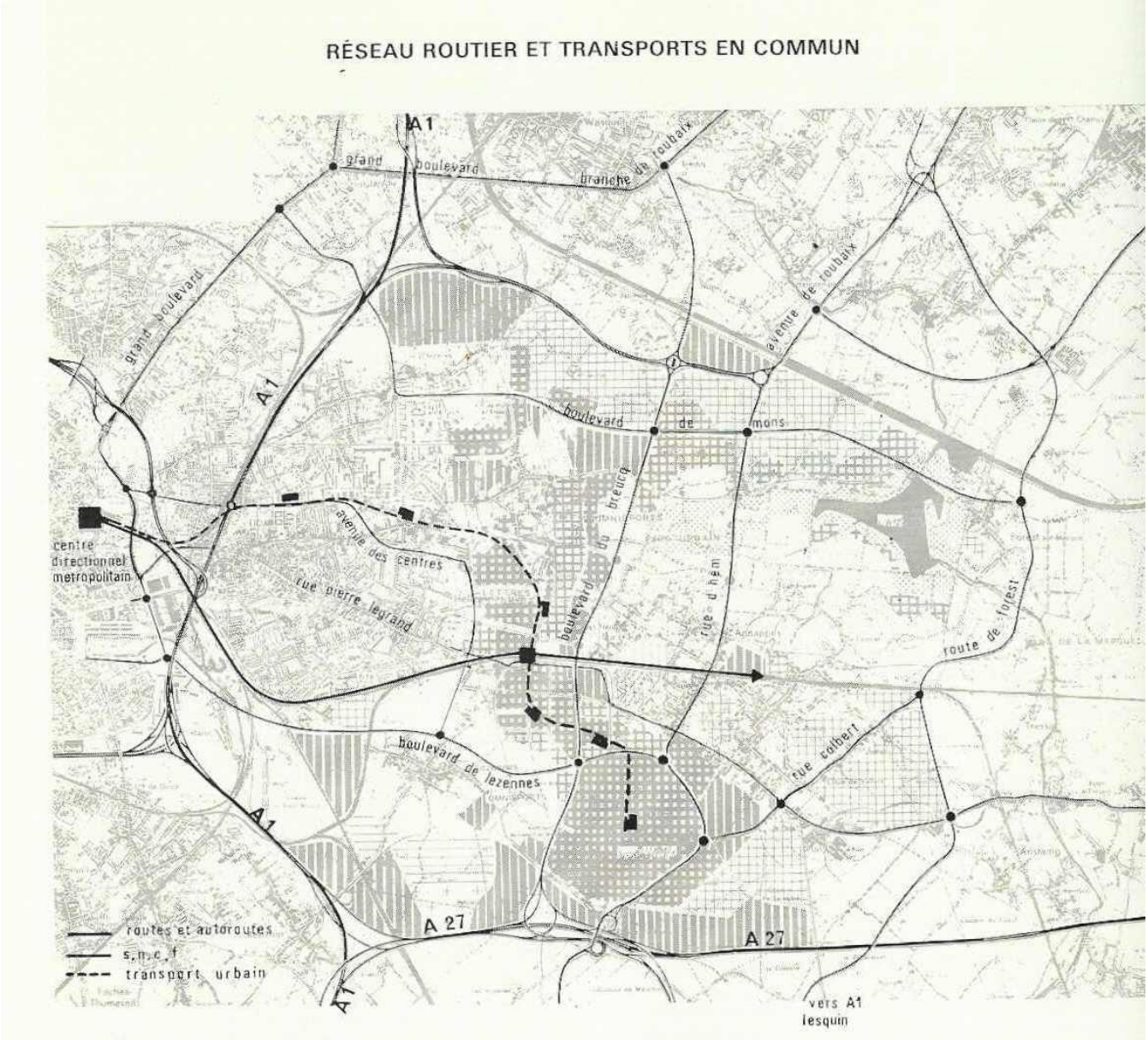
Et trente ans plus tard, c'est donc aussi sur ce secteur de la ville nouvelle, le seul encore disponible, que va s'édifier le grand stade Pierre Mauroy, que les premiers plans de la Ville nouvelle plaçait déjà à cet endroit.

Les performances du professeur Gabillard au sujet des catiches lui valent d'être un jour invité dans la chambre de la maternité où Maryse Ralite fabrique, avec quelque difficulté, sa fille. Il s'agit, pour le professeur Delcourt, le maître des lieux, de réussir à faire parler une technique encore balbutiante, l'échographie. Ici, les ondes ne se propagent pas exactement dans un sol vitrifié par l'atome, mais c'est toujours de la propagation. Et le professeur de médecine est ravi de l'assistance apportée ce jour là par le professeur en sciences physiques.

Et puis JC a une autre occasion de mettre à contribution l'université des sciences. Ce sera, nous le verrons, sa contribution à la naissance d'une autre folie, le métro automatique VAL.

Et une des conséquences en sera, outre le métro lui-même, l'implantation dans la ville nouvelle d'un des pôles de l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, l'INRETS, largement pourvu de chercheurs et étudiants lillois, qui essaimeront dans la recherche et dans l'industrie des transports.

Le VAL, pourquoi, comment ?



Extrait du Schéma de Secteur d'Aménagement et d'Urbanisme (SSAU) soumis par JC aux maires de l'arrondissement de Lille, antérieurement à la création de la Communauté Urbaine de Lille, et à l'élaboration d'un Schéma directeur d'agglomération

VAL, cela veut dire Villeneuve d'Ascq – Lille.

Lorsque JC choisit ce sigle, il se dit « ça fait un peu yaourt, mais enfin ça ne sonne pas si mal ».

Le problème à résoudre : Entre Villeneuve d'Ascq et Roubaix-Tourcoing, de bonnes liaisons routières existent, qui sont renforcées par les voies prévues au schéma directeur de la ville nouvelle.

Elles s'articulent avec les boulevards existants entre Lille et Roubaix-Tourcoing ainsi qu'avec le tramway, le bon vieux « Mongy », du nom d'un visionnaire du siècle précédent.

Mais entre Villeneuve d'Ascq et Lille, une banlieue dense, figurée page 50 par ce tissu urbain compact de part et d'autre de la modeste rue Pierre Legrand dans Fives et Hellemmes, interdit toute percée routière efficace. La ville nouvelle est en fait desservie en pince, au nord, par le boulevard de Roubaix, et au sud, par l'autoroute A27 de Valenciennes et Tournai au départ de A1.

Certes, un équilibre habitat emplois est recherché sur le territoire de la ville nouvelle elle-même, mais la mobilité tant pour le marché du travail que pour les autres motifs de déplacements est une condition de la bonne intégration de l'ensemble nouveau dans la conurbation métropolitaine désormais quadripolaire.

JC est d'autant plus persuadé de cet intérêt qu'il tient les deux bouts de la ligne : en effet il mène aussi, dans le cadre de l'arrondissement de Lille de l'Equipement dont il est toujours responsable, l'étude et la mise en œuvre, avec des promoteurs éclairés, du développement urbain au voisinage de la gare de Lille et aussi des voiries rapides qui le desservent, depuis le Nord et le Sud (Valencienne, Paris).

Ceci regroupe de grandes implantations publiques telle la Trésorerie générale, et des bureaux, commerces, logements, le tout sous le méchant nom de 'Centre Directionnel'.

Dans les plans de JC, étudié avec l'aide du bureau d'études Setec, un passage des constructions au dessus de la gare est prévu à terme, ouvrant à l'urbanisation le flanc Nord de la gare, c'est à dire le secteur où s'est, depuis, développé Euralille. Mais la « turbine tertiaire » du TGV, pour reprendre les termes de Pierre Mauroy, n'est pas encore là, à ce moment, et ce saut par dessus la gare ne se fera pas avant l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

De Lille-centre à la ville nouvelle, il est impossible de percer une relation routière efficace, c'est pourquoi un lien direct en transports en commun est inscrit par JC au schéma directeur de la ville nouvelle, dit Schéma de secteur d'aménagement et d'urbanisme – SSAU. Ce document est d'abord présenté par JC à chacun des maires de l'arrondissement de Lille, puis soumis à leur avis. Ces avis, très majoritairement favorables, sont repris en annexe du document lui-même, avant que celui-ci ne reçoive, après la mise en place de la Communauté urbaine de Lille, l'approbation de son conseil (1969).

A ce stade initial – 04/1969 - JC résume ainsi l'objectif de transport:

« C'est pourquoi a été mis à l'étude un système de transport en commun à petit gabarit, rapide, automatique et très fréquent, totalement aérien, qui, par la légèreté de son infrastructure, le faible poids de son matériel roulant, ne nécessite qu'un investissement minime et qui, par l'automatisme de son fonctionnement jour et nuit, permet la charge de gestion la plus faible. »

Dès que la Communauté urbaine de Lille sera en mesure de s'intéresser à de tels objectifs, qui sont véritablement à l'échelle de l'agglomération, elle suivra les étapes de la définition du système par l'Epale.

L'Objectif Epale : être en fonctionnement pour l'ouverture des nouvelles facultés, à la rentrée 1973. Et en 1972, ça y est, le prototype fonctionne à échelle 1, sur le polygone d'essai de la ville nouvelle, et il sera évident alors qu'il ne s'agit pas d'une utopie.

Sachant qu'en matière de communication médiatique, on n'est jamais si bien servi que par soi-même, l'Epale organise des journées Portes ouvertes. L'état du développement du VAL est à cette occasion porté au vu et au su de la population[13].

JC au 'portillon', lors de la journée Portes Ouvertes

[13] Pourtant, quelqu'un a tenté de saboter la démonstration, c'est le propre fils de JC. Parmi les fonctionnalités demandées par l'Epale figuraient des portillons « normalement ouverts » comme le sont, depuis, certains portillons de la Ratp. Autour de la table familiale Stéphane, 6 ans, entend que les billets d'accès distribués par la machine lors des journées Portes Ouvertes, puis introduits dans le portillon lors des démonstrations porteraient, à raison, aléatoirement, de un sur cent billets, une étoile, et que ces billets étoilés donneraient droit, en plus, à un tour d'hélicoptère. Il se glisse entre les jambes des visiteurs qui se pressent devant le portillon, le bourre de billets pris à la machine, en espérant obtenir l'étoile, et, bien sûr, met en carafe le système. JC, qui fait reproche à l'industriel « ce n'est vraiment pas le jour où il fallait tomber en panne », s'entend répondre « Beinh y a un môme, là, regardez ». Pas possible, c'était le propre fils du maître d'ouvrage... JC n'a jamais été cru quand il a affirmé que ce n'était pas un coup monté…

Alors, le président de l'Epale, Arthur Notebart, également président de la Communauté urbaine, déclarera à JC « Vot'Zinzin, j'ai vu, ça marche, je suis OK, mais seulement si ça fait plus que la ligne de Villeneuve d'Ascq à Lille, je veux dire si ça devient le métro de la communauté. L'Epale continuera à être responsable du développement du système et du matériel roulant, ainsi que de la construction de l'infrastructure dans la ville nouvelle, et moi, communauté, je ferai les trous dans le reste de l'agglomération, pour l'infrastructure des autres lignes ».

Ceci représente, de la part d'Arthur Notebart, un très bel acte de lucidité et de courage.

Ce sera alors Bernard Guilleminot qui, ingénieur à la communauté urbaine, prendra en charge ces travaux publics de génie civil de l'infrastructure hors ville nouvelle. Il aura, auparavant, contribué à éclairer A. Notebart sur l'intérêt d'élargir le VAL à toute l'agglomération.

Et ce sera sous la férule du regretté Michel Ficheur, ingénieur des ponts embauché par JC à l'Epale en 1973 pour mener plus directement les grands projets, que l'Epale assumera l'évolution du VAL vers le métro de Lille, et la conduite des phases suivantes.

Il le fera, comme la suite va le montrer, avec l'aide éclairée du Professeur Gabillard, et, bien-sûr l'engagement total de J.L. Lagardère et de Matra, les acteurs choisis par le jury de concours.

Mais cette fois, Guy Saïas et son bureau d'études Setec ne seront pas parties au challenge, lui à qui, comme on va le voir, le VAL, et le concours dont il était issu, doivent tant. Et JC sera alors déjà appelé par Jérôme Monod en Lorraine.

C’est le moment de reconnaître que, lorsqu’Arthur Notebart lui a dit « OK mais seulement si ça devient le Métro de la Communauté Urbaine de Lille », JC n’a pas marqué d’enthousiasme. Il restait trop étonné de constater que cette aventure du Val, si improbable, semblait avoir atteint un point de non-retour, et que les nombreuses raisons qui eussent pu en arrêter le cours - coût, délai, risque dû aux innovations, la fameuse « inconvenance » - ne l’avaient pas à ce moment, terrassée.

Et puis, il avait conscience de ce que la transformation en un réseau d’agglomération supposait d’une part la faculté de réversibilité en bout de ligne (en lieu et place de boucles de retournement), d’autre part l’existence d’aiguillages permettant un réseau. Cela signifiait, en raison des nouveaux développements nécessaires, une remise à plat des délais ainsi que des dures conditions financières qu’il avait obtenues de haute lutte de la part du general-contractor, Matra, ceci sans compter le risque de remise en cause du point de non-retour lui-même.

Développons un peu ceci : aux fonctionnalités du premier VAL Villeneuve d’Ascq-Lille, automatisme intégral, portes palières etc.., tel que né avec JC dans ces années de 1967 à 1973, il s’agissait d’adjoindre ce qu’il lui faut pour devenir le réseau de métro de l’agglomération : D’une part les rames doivent être réversibles en bout de ligne, permettant le rebroussement sans retournement. D’autre part, pour constituer un réseau de plusieurs lignes, il faut des aiguillages; le premier VAL n’en avait pas besoin. Et pour le Métro de Lille, il a fallu les développer. Pour Lille, c’est une solution lourde qui a été mise au point, dont la géométrie est difficilement inscriptible. C’est pourtant sous cette forme adolescente que VAL équipera dans un premier temps diverses villes françaises Lille, Toulouse, Rennes ligne 1, Orly, Roissy et diverses villes étrangères.

Ce n'est que plus tard qu'un autre enfant de JC, développé au début du siècle suivant pour l'autorité de transports de l'agglomération parisienne, le Step, devenu le tramway Translohr, celui de Clermont Ferrand, Chatillon-Viroflay et Saint Denis-Sarcelle en Ile de France, Mestre-Venise, Padoue, Chine, etc.., prêtera au Val son guidage central.

Le principe, élaboré par Lohr-Industries, consiste en un couple de petites roues ferroviaires inclinées enserrant en pince un rail central, ce qui lui confère en outre une fonction anti-renversement. Deux de ces couples, associés, orientent un essieu porteur, sur pneus.

Bien sûr JC suggérera alors aux deux entreprises, Lohr-Industries et Matra Transports, devenue entre-temps Siemens, de se rapprocher. Et ce sera suite à un développement subventionné, dénommé NéoVal, intégrant le guidage Lohr que le jeune Val atteindra alors la maturité sous les noms de Airval pour les aéroports, et CityVal, celui qui équipe, entre autres, la seconde ligne de Rennes.

Il est piquant de constater qu'à vingt ans d'intervalle, deux enfants de JC aient pu ainsi se rapprocher pour donner naissance à un produit plus abouti que le premier métro VAL, celui qui est né à Lille.

Mais pour l'instant, Arthur Notebart est prêt à porter le projet d'un métro …. il n'est pas exclu que son adhésion, un brin fantasmatique, ne s'attache à l'image que pourra laisser une infrastructure grandiose. Le métro de Moscou n'est peut-être pas loin… En effet, le fait que Lille - c'est à dire L'Isle - soit effectivement une île au milieu d'anciens marécages de la rivière Deule, a fait que ce métro passe, dans Lille, en un souterrain fort profond, aux espaces d'échange spectaculaires, alors qu'il avait d'abord été conçu,

comme on va le voir, pour permettre à moindre coût le viaduc aérien, comme le souterrain.

Mais enfin, l'agglomération a un métro, à sa mesure, à son échelle. Et son caractère innovant, automatisme intégral et portes palières, marque la voie à l'évolution de tous les métros de la planète, à commencer par Paris, suivi bientôt de Singapour, et cela deviendra par la suite un standard fonctionnel universel.

Les étapes de la genèse du VAL :

Reprenons les choses au départ de l'aventure. En 1967, JC estime à 10 000 personnes par heures la demande maximale sur une ligne Villeneuve d'Ascq – Lille, mais il juge nécessaire, dès ce stade, que le génie civil des stations permette leur doublement ultérieur[14].

L'objectif premier, au départ, c'est l'attractivité, pour concurrencer l'automobile, et cela passe par la qualité de service, c'est à dire d'abord, la fréquence et la régularité.

Et puis une volonté essentielle de l'Epale, dès l'abord, est la modestie du coût de l'infrastructure. Il s'agit de proposer un investissement acceptable pour la traversée de la banlieue existante, en l'occurrence, dans le projet approuvé au départ, la traversée de Mons-en-Baroeul, en un viaduc s'inscrivant aisément en ville, donc étroit et léger, et portant un matériel peu bruyant.

Malheureusement, dans les faubourgs de Lille, l'objectif de légèreté du viaduc sera, par la suite, trahi par les ingénieurs généraux du Conseil Général des Ponts, instance nationale suprême disant la Sagesse.

[14] Trente ans plus tard, le Val permettra de prendre en compte 30 000 personnes à l'heure

Mettant ceinture et bretelles, ils imposeront des ouvrages qui excèdent très largement les caractéristiques requises. Et JC ne sera plus là, à ce moment, pour les remettre dans le droit chemin. Pourtant, il était allé plancher devant eux une première fois pour présenter son intention, automatisme et portes palières, et avait été bien accueilli, avec sympathie et sans pusillanimité excessive : « Eh bien vas-y, tu es dans une bonne voie ».

Quant au tracé à travers la banlieue Est de Lille, JC a d'abord été invité à plancher devant le Conseil de la Communauté Urbaine de Lille et a obtenu une décision de tracé en viaduc dans Mons en Baroeul[15]. Las, cette sage délibération sera remise en cause après le départ de JC pour aboutir à un souterrain dans Hellemmes, évidemment plus coûteux.

Ceci aura par ailleurs pour conséquence de faire disparaître le « couturage » Nord-Sud du centre, depuis Mons jusqu'à la mairie de Villeneuve, la partie Nord de ce quartier n'étant plus reliée au centre lui-même que par une passerelle piéton au-dessus de la voie ferrée Lille-Tournai. Nous le verrons en évoquant le centre-ville.

---

[15] Ce jour-là, JC est à la tribune du conseil de Communauté, armé d'un pointeur laser rouge pour montrer sur l'écran le tracé proposé, il est assis aux côtés d'Arthur Notebart, son président. La porte arrière de la tribune s'ouvre discrètement pour donner passage à Jean-Jacques de Alzua, qui se penche vers JC et lui dit : " votre femme doit partir à la clinique, je la conduis, vous rejoignez après". Maryse Ralite est à sept mois de grossesse pour sa fille… JC glisse à l'oreille de Notebart :"je termine l'exposé et puis, avant le vote, je file, car ma femme vient d'être emmené à la clinique; à 7 mois, c'est pas terrible…"
L'exposé se termine, Notebart, à l'instant précis où il appuie sur le bouton pour rallumer la salle, en se tournant vers JC, déclare en une seule phrase : « Et puis j'ai une grande nouvelle à vous annoncer, notre ami Ralite vient à l'instant d'être père, allez, nous passons au vote », le dernier membre de phrase étant prononcé sans baisser la voix. Résultat, l'unanimité pour le tracé proposé (enfin, l'unanimité moins, évidemment, les voix des deux communistes de service, originaires de Seclin, qui votent toujours contre tout, par construction).
Ça, c'est le métier politique du Président ... Quant à la petite fille, heureusement, elle n'est pas née ce soir là mais deux mois plus tard. Entre temps, dans les cocktails, JC aura un peu de mal à répondre aux félicitations pour un évènement qui n'est pas encore intervenu...

S’agissant de l’infrastructure, la volonté initiale de JC est, on l’a dit, d’obtenir un viaduc peu coûteux. Il faut donc qu’il supporte une charge légère. Pour avoir, avec une capacité donnée, un matériel dont la masse par mètre linéaire soit faible, il faut l’amaigrir en étirant le nombre de places le long de la ligne, en un matériel étroit.

Et puis, pour les portions en souterrain, un matériel maigre ne requiert qu’une section de tunnel étroite, donc moins coûteuse.

Mais pour ne pas perdre en capacité, il faut alors des rames très longues, donc des stations très coûteuses et difficiles à inscrire en ville. Il y a un moyen de résoudre ce conflit : découper les longues rames en courts tronçons devenus autant de petites rames.

Mais alors, pour retrouver la capacité, il faut une grande fréquence, c’est-à-dire un très faible intervalle temporel entre ces petites rames. Or cela est tout à fait incompatible avec la conduite manuelle, insuffisamment fiable.

Conclusion, il y faut une conduite automatique, une conduite qui garantisse la sécurité, mais aussi la fiabilité, la régularité.
Et cela tombe bien, on voulait justement obtenir une bonne qualité de service, afin de bénéficier d’une bonne attractivité.

Ça n’existe pas, dites-vous ? Eh bien définissons les fonctions que nous souhaitons, et faisons-le développer.

Et puis, l’automatisme aura trois avantages majeurs :
D’abord il permettra d’atteindre une flexibilité collant à la demande, c’est à dire la possibilité de programmer, sans surcoût significatif, des départs de rames fréquents, même en heures creuses.

Et ceci offre une incitation à l'étalement de la pointe de mobilité sur la journée entière, ce qui résoudrait un vrai problème de nos villes.

Et c'est ainsi par exemple que, dès la mise en service, l'intervalle de 60 secondes, inexistant ailleurs, a pu effectivement être offert 24h/24, durant les 48 h d'affilée que dure la 'Braderie', la fête annuelle de Lille, et ceci sans réel surcoût, ni problème syndical.

Une autre volonté de JC au départ, ce sont les portes palières en station, une idée jugée alors farfelue « mais enfin, ça n'existe pas » : Or le taux « d'accidents voyageurs », comme on appelle pudiquement les corps tombés sur les voies des métros classiques, plaide pour un refus de s'engager dans la même voie; JC pense même que l'absence de personnel de conduite et de personnel en station rend indispensable cette fonction. Mais pour être opérationnelle, elle nécessite une grande précision d'arrêt des portes des rames devant les portes de stations. Or l'automatisme permet précisément de prendre en compte cet impératif.

Enfin, la faible part salariale dans le coût d'exploitation, grâce à l'automatisme, devra permette d'atteindre ce que les exploitants appellent « le petit équilibre ». Il s'agit d'une gestion dans laquelle les recettes d'exploitation couvrent, et au-delà, les dépenses d'exploitation, donc, hors amortissement des investissements. Cela s'est confirmé sur le terrain.

C'est la raison de la naissance à Lille d'une société unique chargée du métro, des trams, et des bus. Disposition gagnant-gagnant car le réseau de bus est évidemment essentiel au rabattement vers le métro, et son déficit chronique est abondé par l'excédent d'exploitation du métro automatique.

Ceci est tout à fait inhabituel dans le domaine des transports urbains, dont l'exploitation est toujours lourdement subventionnée.

Telles sont les motivations initiales - on retrouve là l'objectif affiché et soumis aux maires en 1969 - et tel est le profil de l'étude de définition fonctionnelle que lance alors l'Epale.

Pourquoi lancer une étude fonctionnelle : Etre maître d'ouvrage, d'une maison par exemple, cela veut dire deux choses, avoir dans sa poche le porte-monnaie, et savoir le nombre d'enfants qu'on doit coucher. Après, c'est au maître d'œuvre de proposer des solutions et de les mettre en œuvre, et aux entrepreneurs d'entreprendre.

Ici, la définition du « nombre d'enfants », disons des fonctions demandées, n'est pas aussi simple que pour une maison. D'autant que rien de semblable n'existe. Certes, à Vancouver, une tentative a été faite, peu reproductible, ainsi que dans quelques parcs d'attraction.

C'est à ce moment que JC fait appel, pour l'aider dans la définition quantitative des fonctions du système de transport souhaité à Guy Saïas, patron de la Setec, bureau d'études aux ambitions déjà universelles, et qui sait n'avoir pas froid aux yeux, mais avec la tempérance de la raison.

Dans un premier temps - 25 Juin 1969 - l'Epale, aidé de la Setec, consulte les auteurs, au nombre de 8, des réalisations internationales ainsi que les inventions publiées, dans le but de constituer un système simple, en boucle qui pourrait « couturer » entre eux les éléments principaux de la ville nouvelle.

Puis, par une seconde consultation, un nombre restreint de ces candidats est consulté sur une ligne apportant, outre la desserte interne, la relation Ville nouvelle – centre de Lille.

L'Epale se fait ainsi livrer, dans la ferme au « not'bar », des maquettes opérationnelles très croustillantes, émanant d'inventeurs divers ou de fournisseurs ayant pour référence les rares parcs d'attraction équipés de systèmes de transport autres qu'automobiles. Ces maquettes, parfois grandeur nature, et très spectaculaires, servent plus à motiver les bailleurs de fonds qu'à rassurer l'Epale dont l'objectif est un véritable système de transport urbain, fiable, sécuritaire et évolutif.

Or il n'existe pas alors de transport véritablement urbain qui soit automatique, même dans les aéroports, qui ne deviendront que plus tard les lieux d'implantation favoris des « people-moovers ».

JC estime donc devoir tourner le dos à ce qui lui est présenté sur étagère, et se résout à entreprendre de mettre noir sur blanc, de façon rigoureuse, toutes les fonctions souhaitées.

Cette démarche d'appel à l'innovation pour la traduction en solutions techniques d'objectifs fonctionnels, qui sont les fonctions souhaitées, peut certes paraître plus aléatoire pour le client public; elle reporte en fait sur lui le soin de définir le marché, la demande, libérant ainsi l'industrie du principal risque, qui résulte trop souvent pour elle de la nécessité de rechercher, voire de susciter, et de conquérir par tous les moyens, les décisions administratives et politiques pour persuader le décideur-client du besoin d'un produit préalablement conçu par l'industrie.

On voit qu'il y a, dans cette définition purement fonctionnelle, une démarche qui s'oppose radicalement à celle souvent entreprise par les industriels, du type de l'excellent Jean Bertin, auteur de l'aérotrain sur coussin d'air, qui circulera un temps sur son viaduc entre Paris et Orléans, et qui n'aura jamais d'application pratique.

Trop d'industriels, voire d'offices publics, comme la Direction Générale des Télécom, mère de France Télécom, pondent un œuf d'autruche, dont la définition technique leur est propre, puis vont ensuite tirer les sonnettes des politiques et autres décideurs, et leur disent « c'est ça qu'il vous faut ».

Et malheureusement, parfois, les politiques, non conscient de ce qu'est leur vrai rôle, s'y laissent prendre.

C'est un peu comme si Martin Bouygues, l'entrepreneur de travaux publics, avait sur catalogue un pont de 45 m de long avec des rivets en or, et venait trouver les maires en disant « M. le Maire, creusez un trou de 43 m quelque part, mettez ça dessus, et avec ça, vous serez ré-élu ». La réponse du Maire sera « cher Monsieur, j'ai une rivière de 25 m de large à franchir. Si vous répondez à ma consultation avec un pont de cette portée, qui pourra être fait en ce que vous voudrez, pourvu qu'il tienne le coup, eh bien nous parlerons, mais pour le moment, excusez-moi, j'ai une journée chargée ».

Il faut dire que Jean-Luc Lagardère et Matra-Transports, devenu Siémens, quand le VAL sera opérationnel, et qu'ils pourront le vendre, ne manqueront pas de se comporter comme le supposé Martin Bouygues, pour caser ce produit qu'ils ont sur étagère.

Mais, la définition fonctionnelle initiale par l'Epale ayant été relativement universelle, le produit trouvera un marché, et se déclinera pour des capacités variées : Aéroports de O'Hare et d'Ile de France, Toulouse, Rennes, Taïpeh, etc… et aussi à Paris même, avec la première ligne automatique, la ligne 14, il est vrai plus sophistiquée, car le matériel doit, à ce moment, être compatible avec les matériels existants à conduite manuelle assistée.

Au demeurant, pour le même Jean-Luc Lagardère, les choses n'iront pas aussi bien lorsqu'il tentera de caser un autre transport automatique à wagonnets individuels sans attelage matériel, Aramis, fruit des fantasmes de ses ingénieurs, mais développé sans la présence en amont d'un maître d'ouvrage qui ait assumé ses responsabilités quant à la définition des fonctions. Il ne lui a jamais trouvé de marché.

Pour l'Epale et la Setec, commence alors une mise en équations de tous les paramètres des fonctions attendues. Il en sort de gros bouquins très sophistiqués, et aussi quelques vérités intuitivement évidentes, mais qu'on ne s'attendrait pas à voir quantifiables.

Par exemple il est évident que le transport le plus sûr est celui qui reste boulonné sur ses rails, et ne bouge jamais ; c'est aussi le moins fiable, car on l'attend infiniment longtemps en station… Eh bien, ces deux grandeurs, sécurité et fiabilité varient en sens inverse, selon des courbes qui se croisent.

Le client, le maître d'ouvrage, doit donc, au sens plein du terme, prendre un parti entre ces deux extrêmes, être certes d'une totale exigence sur la sécurité, mais permettre le service.

Chacune des fonctions ainsi définies sera assurée par un « sous-ensemble », et les divers « sous-ensembles fonctionnels » devront fonctionner ensemble, en un Système intégré, notion plutôt neuve à l'époque, surtout dans les techniques de la construction et des transports. Par contre, l'approche systémique commence déjà à être présente dans les domaines de pointe, comme l'espace.

Ce système devra parvenir à la fois à une sécurité garantie par sa configuration même - on verra comment cela a été satisfait - et au niveau de service tel que défini dans l'objectif.

Ce sont donc les fonctions de chacun des sous-ensembles qu'il faut définir rigoureusement.

Cela concerne d'abord la cinématique[16], et la sécurité, mais cela descend aussi jusqu'à la dimension des portes, à leur temps d'ouverture, à la durée d'arrêt, et à la disposition intérieure des sièges.

Sur ce sujet, par exemple, de multiples diagrammes sont testés, par JC et Guy Saïas, à la fois sur les « ordinateurs » naissants, mais aussi … en mimant les assises du Val avec les fauteuils d'époque dans le salon de la belle-mère de JC, le tout pour aboutir à la définition quantifiée du temps d'arrêt minimal requis.

Si cette définition fonctionnelle faite par le maître d'ouvrage fixe de façon quantifiée toutes les fonctions requises, elle s'abstient de préciser les traductions technologiques.

[16] jusqu'au « jerk », la sensation de choc, qu'on pourrait appeler la vitesse de l'accélération, et qui est un élément du confort. C'est le jerk qui casse les cols de fémur des grand-mères, si l'on n'y prend garde.

Par exemple, il n'était dit nulle part, dans les cahiers des charges fonctionnels préalables aux concours, rédigés par l'Epale et la Setec, s'il s'agit d'un matériel sur roues fer, pneus, coussin d'air, coussin magnétique, etc.. Cela, c'est de la technologie. Aux entrepreneurs de proposer…

Au demeurant, tous proposeront le pneu.

Engagé sur cette trajectoire, JC se demande tout de même : « est-ce que je tiens la route ? Prenons quelques avis extérieurs ».

S'agissant de cette démarche de 'benchmarking', JC garde un fort souvenir d'une extraordinaire mousse au chocolat - *au chocolat noir, bien sûr* - qui conclut un excellent déjeuner que lui offre Pierre Weil, directeur général de la RATP, au restaurant Méditerranée, face à l'Odéon, pour lequel le directeur général avait demandé la présence de tous les directeurs de la Régie.

« Alors c'est quoi, au juste, ce que tu veux faire ? »
JC présente ses intentions et demande leur avis à ces beaux messieurs. Weil fait un tour de table.

Chacun y va d'un jugement ni chèvre ni chou, genre article de tel grand journal d'opinion, plein de délicats sous-entendus, où l'on peut toujours trouver ce que l'on est venu chercher, et surtout le reflet de ses certitudes et de ses fantasmes.

Weil conclut ainsi le tour de table : « tu vois, si tu écoutes ces messieurs, tu ne feras rien »

… tête desdits messieurs, le nez dans leur assiette

- « Et pourtant tu as raison, il faut y aller. Nous, avec nos tunnels pleins de filasse, on aura du souci si on veut faire comme toi; mais un jour, il faudra peut-être qu’on y vienne. Tandis que toi, tu fais du neuf, alors vas-y ».

Pierre Weil ne savait pas encore qu’il lui faudrait attendre 30 ans pour que la ligne 14 puis d’autres, dont les nouvelles « grand-parisiennes » etc... y viennent.

Notons que JC aura ensuite tout le mal du monde, Pierre Weil étant parti, à s’assurer que cette même RATP, toujours animée par les hommes ’’de la mousse au chocolat’’, est prête à lui apporter, éventuellement, une mission de conseil, sans pour autant le phagocyter.

En effet, à l’issue des concours, JC apprendra des gens de Matra qu’un représentant de la RATP est venu leur proposer une association à la maîtrise d’œuvre le matin même du jour où ce même JC recevait du même représentant de la RATP une proposition d’une association à la maîtrise d’ouvrage.

Réponse de JC à cet émissaire : « tu veux partager la maîtrise d’œuvre ou la maîtrise d’ouvrage ? Tu ne peux pas faire les deux, tu serais juge et partie. Et pour ce qui est de la maîtrise d’ouvrage, il ne peut y avoir deux décideurs. J’aurai sans doute besoin d’assistance, c’est tout. Quant au maître d’œuvre choisi, c’est Matra seul».

Mais n’anticipons pas : Pour le moment, voici donc les cahiers des charges établis. JC a alors le choix entre, soit, classiquement, mettre au concours la livraison de l’animal complet ainsi défini, soit, afin d’éviter de se mettre entre les mains d’un entrepreneur unique, procéder, sur la base des fonctions qu’il a ainsi quantitativement

définies, à un découpage du système en lots, afin de permettre à ceux qui sont pointus dans un métier de faire acte de candidature sur leur point fort.

C'est l'option choisie par l'Epale : il y a notamment un lot « ensemblier », disons General-contractor, un lot Traction, un lot Caisses, etc … et un lot Automatisme, celui qui demande le plus d'innovation.

Il faut donc autant de concours que de lots. L'Epale lance alors sur chacun des lots un concours en bonne et due forme.

Il faudra ensuite analyser ces offres, et constituer un jury de concours ; ce jury comprendra, outre des experts, les représentants du Ministère des transports, et des élus de la communauté urbaine, dont son Président, et aussi un nouveau venu que l'on va bientôt voir entrer dans le processus, le professeur Gabillard, celui des « catiches ».

Mais revenons au moment où le concours est lancé.

Les grands industriels, et les moins grands, de chaque discipline sont consultés dans le cadre de ces concours. JC reçoit des appels téléphoniques de candidats, qui demandent certaines précisions.

Il en profite pour les faire un peu parler sur la façon dont ils prennent le problème, et il découvre des attitudes inquiétantes.

Il y a bien ce Jean-Luc Lagardère, qui tient à JC un discours, tout compte fait plutôt sain et vaguement rassurant :

« Nous, on n’y connaît rien en transports, c’est sûr, mais par contre on sait bien ce que c’est qu’un système, et aussi ce qu’est un client. Quand un client nous dit : Vous me faites une gamelle que je pourrai envoyer en l’air, et qui, pendant 7 années garanties, aura telle et telle fonction, télécom, surveillance, etc, sans qu’on puisse lui rendre visite.., et avec tout le bazar au sol qui va bien; eh bien, on le fait, et ça marche. Or c’est ce que vous faites, vous vous bornez à la définition claire et précise des fonctions. Alors, je mettrai sur votre affaire mes gars du spatial, et vous verrez ».

Mais il y a aussi les industriels « qui savent »; notamment ceux qui font la signalisation des Chemins de Fer Français, ils ont des attitudes inquiétantes.

Et ils disent à JC « il faut partir de ce qui existe déjà chez nous ».

L’un d’eux, par exemple, propose de marier, dans une union contre nature, un cheminot, un vieux de la vielle, qui « sait ce que c’est » qu’un canton fixe (ces découpages de la voie en segments fixes qui assurent la sécurité des trains), avec un jeune agrégé de maths un peu fou, chargé de répondre aux demandes « un peu spéciales » de l’Epale.

JC craint fort que ne sortent de ce genre d’accouplement scabreux que des moutons à cinq pattes, qui ne marcheront pas droit.

Professeur Gabillard.

JC se dit alors « si je me plante sur l'automatisme, je suis mal.
Il me faudrait, au cas où ce lot Automatisme tourne mal, avoir une solution technologique 'filet', dans lequel je me laisserais tomber ».

C'est alors qu'il pense au cher professeur Gabillard. Il se rend à son laboratoire, il lui expose ses craintes. Il commence par trouver un homme qui recule.

Alors il attaque ses chercheurs, les jeunes diplômés de son laboratoire, qui eux, ont tendance à accrocher. Le maître ne peut laisser courir ses poulains sans lui, il se lance, en déclarant à JC, « vous savez, je ne pourrai vous apporter qu'un certain niveau d'incompétence ».

En quelques mois, il en sort un petit train Märklin, acheté dans le commerce, équipé d'un système issu de la prise en compte, en toute virginité, des spécifications demandées par l'Epale.

Le principe en est résumé par le professeur en une parabole :
« supposez que je sois en bas de la rue Lafayette, dans un taxi bloqué dans un embouteillage à 17h58, pour un train partant de la gare du Nord à 18h, je le rate…

Sauf si, depuis mon taxi, j'ai un moyen d'arrêter l'horloge parlante, c'est à dire le temps officiel du système, juste le temps que j'arrive ». Le secret est ici le recours à des « cantons temporels », et non plus spatiaux.

Par la suite, des algorithmes plus complexes seront développés, y compris à l'initiative de JC, dans les dernières années du siècle pour d'autres applications, en collaboration avec l'Inrets.
Ils permettront à un carrousel de rames de « digérer » un incident sans retarder l'ensemble. Mais pour le VAL, ceci n'apparaît à ce stade pas nécessaire.

Autre principe fort du professeur : les automatismes de sécurité sont en sécurité « positive », entraînant, par dégradation du service (arrêt), la disparition du risque en cas de défaillance; le repérage de position sur la voie se faisant par un dispositif simple, sans l'aide d'ordinateurs. Quant à une défaillance des ordinateurs au sol, au poste central, elle ne peut affecter que la qualité de service, non la sécurité, car ils n'y interviennent pas.

Un beau mémoire est produit par M. Gabillard. Bien sûr, il ne s'agit plus, ici, d'une spécification fonctionnelle, mais d'une direction possible de traduction technologique des spécifications de l'Epale. JC estime à ce moment utile de diffuser ce document, pour information, aux différents concurrents, ceci alors que le concours est lancé, et que les industriels travaillent leur réponse. Trois d'entre eux « accrochent », les autres ne font rien de ce mémoire.

Matra, opportuniste… ou soulagé (?), l'adopte plus profondément que d'autres ….. afin toutefois, une fois retenu lors du concours, de s'empresser de transformer le procédé et d'évoluer vers un « canton mobile déformable », avec l'assentiment de M. Gabillard.

Matra transforme le procédé pour l'améliorer, certes, mais aussi, allez savoir, parce que cela le libère du brevet qu'avait déposé l'Epale, au profit de la Communauté Urbaine, sur la base des idées initiales de M. Gabillard.

Et Matra en profite au passage pour trouver une signification plus commerciale et moins nordiste aux trois lettres VAL : « véhicule automatique léger ».

Quant au « certain niveau d'incompétence » du professeur, il subira très vite une mutation indiscutable vers un niveau d'expertise internationalement reconnu.

Mais auparavant (1972), cela a amené le professeur à être envoyé, un jour par JC, avec un billet aller-retour en poche, faire une petite visite au maître d'ouvrage du BART, Bay area rapid transit authority, de San Francisco, Californie.

JC était, en effet, peu de mois auparavant, allé étudier sur place, avec d'autres responsables de villes nouvelles françaises, quelques villes nouvelles aux Etats-Unis. Il avait, à son retour, transmis au professeur un dépliant assez sommaire émanant du BART, qu'il avait rapporté de ce voyage.

Ce papier décrivait les tentatives d'automatisme de ce système. Le commentaire du professeur avait été : « c'est plutôt sommaire votre papier, mais c'est curieux, leur truc, ça devrait avoir des problèmes ; moi, voyez, je craindrais que les informations envoyées par le train n'interfèrent avec les ordres qu'il reçoit ».

Quelques mois se passent, et JC lit quelque part que ledit Bart a, au cours d'essais, défoncé son buttoir de bout de ligne sur son polygone d'essai.

«Ce serait bien que vous en sachiez un peu plus » dit JC au professeur, d'où le billet aller-retour...

M. Gabillard arrive au siège du Bart pour s’entendre dire « Monsieur le Professeur, il y a un petit problème, notre directeur général a eu un malaise – pas en apprenant mon arrivée, j’espère, dit Gabillard – enfin.., vous serez reçu par son adjoint ». C’est mieux, un adjoint, ça a des chances d’être moins politique, plus technicien.

Et en effet, le professeur s’entend déclarer « c’est curieux, on dirait que les infos que le train nous envoie perturbent ce qu’on lui dit de faire »…. Tiens-tiens, se dit le professeur.

Quant à JC, il se dit : Parfait, il se confirme qu’une assistance de Monsieur Gabillard dans le jugement du concours puis dans le développement serait une fort bonne chose.

Depuis ces temps, le BART marche, mais avec quelqu’un à bord, au poste « de conduite ».. Le VAL de Lille, lui, marche depuis bien des années sans problème majeur, et en automatique. Il n’y a pas de poste de conduite. Et il n’y a pas d’accident.

Enfin, un jour, un accident de personne a tout de même eu lieu : Dans les premières versions du matériel roulant, les strapontins, devant les portes, étaient tenus au dossier situé derrière eux par des vis dont la tête disparaissait dans des trous prévus à cet effet. Un enfant introduisit son doigt dans un de ces trous, le bout fut sectionné. C’est terrible, mais c’est tout, pendant toutes ces années.

Un autre jour, nettement plus tard, le chantier d’Euralille autour de la gare TGV bat son plein. Un contre-maître qui a mal lu ses plans fait descendre une énorme tarière de sondage à un endroit où il n’aurait jamais dû creuser, car dessous passe le tunnel du VAL. Les automatismes arrêtent le train, un peu brutalement certes, mais sans dommages corporels.

Durant toutes ces années ; s'agissant de l'absence de conducteur, personne n'y prête attention, et ceci dès le début. Il n'y a vraiment que les visiteurs venus pour voir ce nouveau moyen de transport que cela intéresse.

Le Yoyo

Bernard Dupuy, professeur de médecine à Lille, ami du couple de JC, organise souvent des congrès au Centre Hospitalier Universitaire de Lille. Il écrit à JC : Avant, j'envoyais une limousine à la gare, chercher mes invités, maintenant j'épingle un ticket du Val, cela fait le même effet.

Dix ans après son départ de Lille, en 1983, JC fait visiter le VAL à un industriel et promoteur américain. Il s'agit de la seconde fortune des Etats Unis, Ben Carpenter, qui s'est « amusé » à dessiner, et à construire, au Nord de Dallas, la ville nouvelle hispanisante de Las Colinas. Il y veut un transport automatique.

La délégation comporte Monsieur, Madame, et un éminent collaborateur porte-serviette.

Bien sûr, ils sont placés derrière le pare-brise avant.

Enfin pas tout à fait contre la vitre car la place est déjà occupée par deux garçons de 10 à 12 ans, un blondinet de Wazemmes, le quartier populaire de Lille, et son copain. Tous deux sont fort occupés à jouer avec un Yoyo.

A un moment, JC heurte un passager, et lui présente ses excuses en français.
« M’sieur, c’est quoi que vous parliez, là, demande le blondinet :

- Anglais
- et ceux-là, c’est qui ?
- des Américains.
- Des Américains, t’entends, des Américains, et ils font quoi ici ?
- ils viennent voir Lille, et puis le métro
- t’entends, y viennent ici voir le métro, ça alors, et y viennent d’où ?
- de Dallas
- C’est pas vrai, de Dallas ? »

et le voilà, suivi de son copain, qui se met à chanter l’air de la série télévisée Dallas, alors présente sur les écrans.

Les visiteurs reprennent le refrain en fredonnant et en souriant. JC traduit l’échange. Le porte-serviette s’assied alors sur le siège voisin du pare-brise ; il fourrage, ému, dans son attaché-case, en sort des cartes postales représentant les sculptures monumentales de chevaux Mustang de bronze qui ornent Las Colinas.

Il les tend au garçon. Celui-ci, après une rapide concertation par signe avec le copain, rembobine son yoyo et le tend d’un air décidé au collaborateur éberlué, qui, les yeux humides, le fait disparaître dans l’attaché-case. La visite se poursuit.

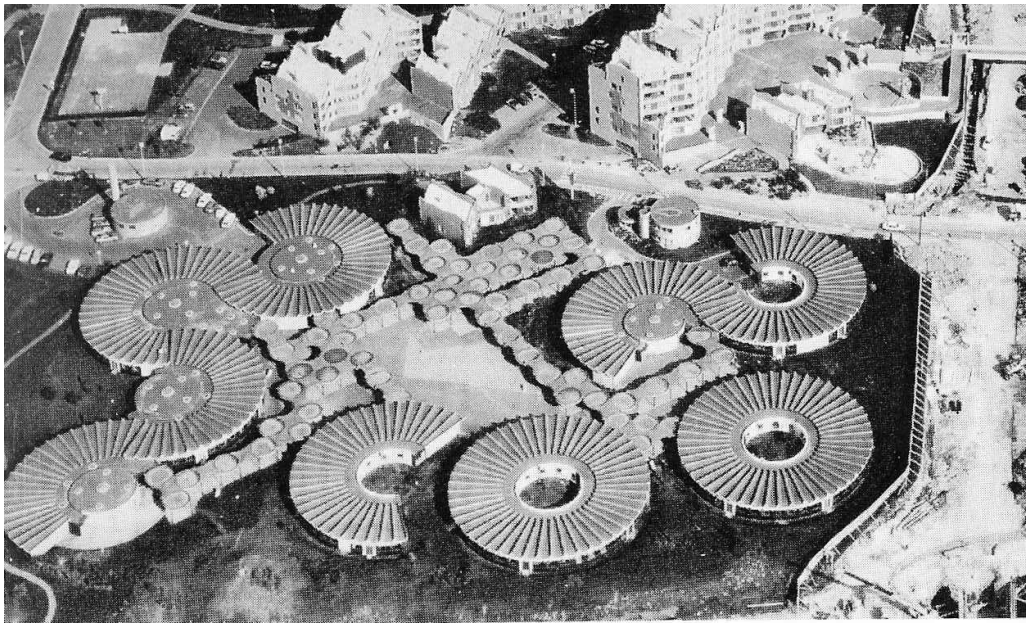
Et voici la station Gare centrale, c'est là que descend la délégation.
JC sent qu'on tire sa manche :
« Eh, M'sieur, j'vais apprend' l'anglais ».

C'est l'une des plus belles récompenses qu'ait jamais reçues JC au cours de toute sa vie professionnelle.

Parmi celles-ci ne comptent pour rien les distinctions qu'il a pu recevoir, mais compteront à l'égal, plus tard, les témoignages tout simples reçus de lorrains qui retrouveront l'espoir.

Les écoles. Achille

Une autre folie, vouloir faire des écoles autrement.



Le collège du Triolo, pour handicapés et non handicapés….

L'enfant est le père de l'homme, c'est vrai, mais quel rapport avec l'Epale ?

Voici JC qui sort d'une école modèle située à Reston, une ville nouvelle proche de Washington. Pour les principaux élus du Nord qu’il associe à ses réflexions, il traduit ensuite ce que lui a dit l'enseignant rencontré : le rôle de médiateur du maître, le libre arbitre des élèves dans la formation des équipes, dans cette école ouverte aux blancs et aux noirs, ce qui, aux Etats Unis à ce moment, est encore rare.

JC s'entend dire alors avec un léger accent de mépris, par Arthur Notebart, ancien militant du socialisme pur et dur lors du Front Populaire « Pff ! je savais bien que tu étais PSU, ti ! ».

Heureusement, se dit JC, que ce métier donne parfois de bonnes occasions de sourire..

Cet enthousiasme tout relatif des élus ne dissuade pas l'équipe d'engager, à l'occasion de la construction d’un collège, proche de la fac de Sciences, à l'ouest du quartier du Triolo, un mode de travail original. Il est hérité de méthodes de réflexion collective qui commencent à être en vogue dans l'industrie, sous le nom, aujourd’hui un peu daté, d'analyse de la valeur.

Il y a, depuis longtemps, près du nouveau quartier, dans le centre ancien d'Annapes, bourg englobé dans la ville nouvelle, un établissement, nommé Marc Sautelet, dédié aux handicapés. Sa remarquable directrice accepte la proposition de l'Epale de participer à la conception d'un collège conçu à la fois pour les enfants ordinaires et pour les handicapés, au sein de mêmes classes.

Le recteur Jean-Claude Grohens, successeur de Guy Debeyre, est d'accord, de même que l'inspecteur d'académie Marc Rancurel.

Dans le "vivier", un architecte est tenté par ce vrai défi : faire, avec un budget quasi-normal, un établissement acceptant les fauteuils et lit-tables roulants des handicapés, et permettant à chacun de se sentir bien, dans de beaux volumes. Un entrepreneur aux grandes qualités humaines, fils du créateur de l'entreprise Rabot-Dutilleul, se propose pour participer à la réflexion.

Depuis lors, le collège fonctionne au Triolo, et répond, si l'on en croit la rumeur, aux fonctions définies, pour le bien des handicapés, certes mais surtout pour le plus grand bénéfice des non-handicapés.

Et Achille Liénart, vous connaissez ?
Certains l'appellent le "curé rouge" ; parce qu'il était évêque de Lille au moment du grand mouvement social de Février 1936, et qu’il avait su être à l'écoute des motivations des masses qui se soulevaient. L'Epale a failli le ré-immortaliser… failli seulement.

En ces temps anciens, il était navrant, dans le Nord comme ailleurs, de constater l’incompréhension existant entre les gens dont les enfants "vont à l'école libre" et les parents de ceux qui vont "à la communale". Or l'Epale a, dans son programme, deux écoles primaires à construire au sud d'Annapes, dans l'est du quartier du Triolo, l'une pour l'Education Nationale, l'autre pour les Œuvres des écoles chrétiennes.

JC et son équipe forment l'idée, folle en effet, de n'en faire qu'une, et les commanditaires, le Recteur d’une part, les Œuvres catholiques de l’autre, acceptent de pousser l'expérience.

Enfin, ne rêvons pas. Il y a deux budgets, deux maîtres d'ouvrage, deux associations de parents d'élèves…

Bon, alors on va faire deux écoles distinctes, mais semblables, et qui seront deux moitiés d'un même bâtiment, deux moitiés symétriques comme dans un miroir, séparées, dans la cour de récréation, par un grillage le plus fragile possible, le tout avec une seule façade sur une seule place.

Cette place est nommée par l'équipe de l’Epale "l’écrasoir" car c'est le moment où le mythe de la séparation totale des piétons et des voitures commence à se nuancer ; on peut donc y conduire les enfants en voiture.

Là, en posant les enfants, on s'aperçoit que les parents de "ceux d'à côté" ont aussi un nez au milieu de la figure, et deux oreilles de chaque côté. On peut même s'attarder un instant pour échanger des recettes de tarte au Maroilles.

Le projet est fait; l'appel d'offre auprès des entreprises se prépare.

Or il y a, à Roubaix, un bon "canard", Nord Eclair, dont un Grand Reporter, un vieux Ch'ti, est l'un des seuls hommes du Nord encore capables d'échanger des injures en vrai patois de Wazemmes[17] avec Notebart: "t'eu qu'un veux pô à tabâc, Ti !" lui balance ledit grand reporter. Des injures, car ils ne sont d'accord sur rien, et d'abord pas sur la politique, mais ils s'entendent à merveille.

Or voilà que ce grand professionnel de la com. parvient à avoir vent de ce qui se prépare à l'Epale, et qu'il s'empresse d'en faire un papier à la gloire du projet. Un projet qui, à part la disposition des lieux, est au demeurant celui de deux écoles tout à fait normales.

Appel furibard du président Notebart à JC :
"Quoi, qui c'est qui paye ? Tu vas arrêter ça tout de suite".

Ce n'est pas exactement lui qui paye. Et pourtant, voilà la fin d'un bel espoir…

Mais heureusement, avec le tandem Rectorat et Inspection académique locale d'une part et Œuvres catholiques d'autre part, d'autres petits progrès, directement inspirés de l'étranger ou d'ailleurs, peuvent être faits, discrètement, sur diverses écoles.

[17] pas en Picard, non, en vrai patois de Lille !…

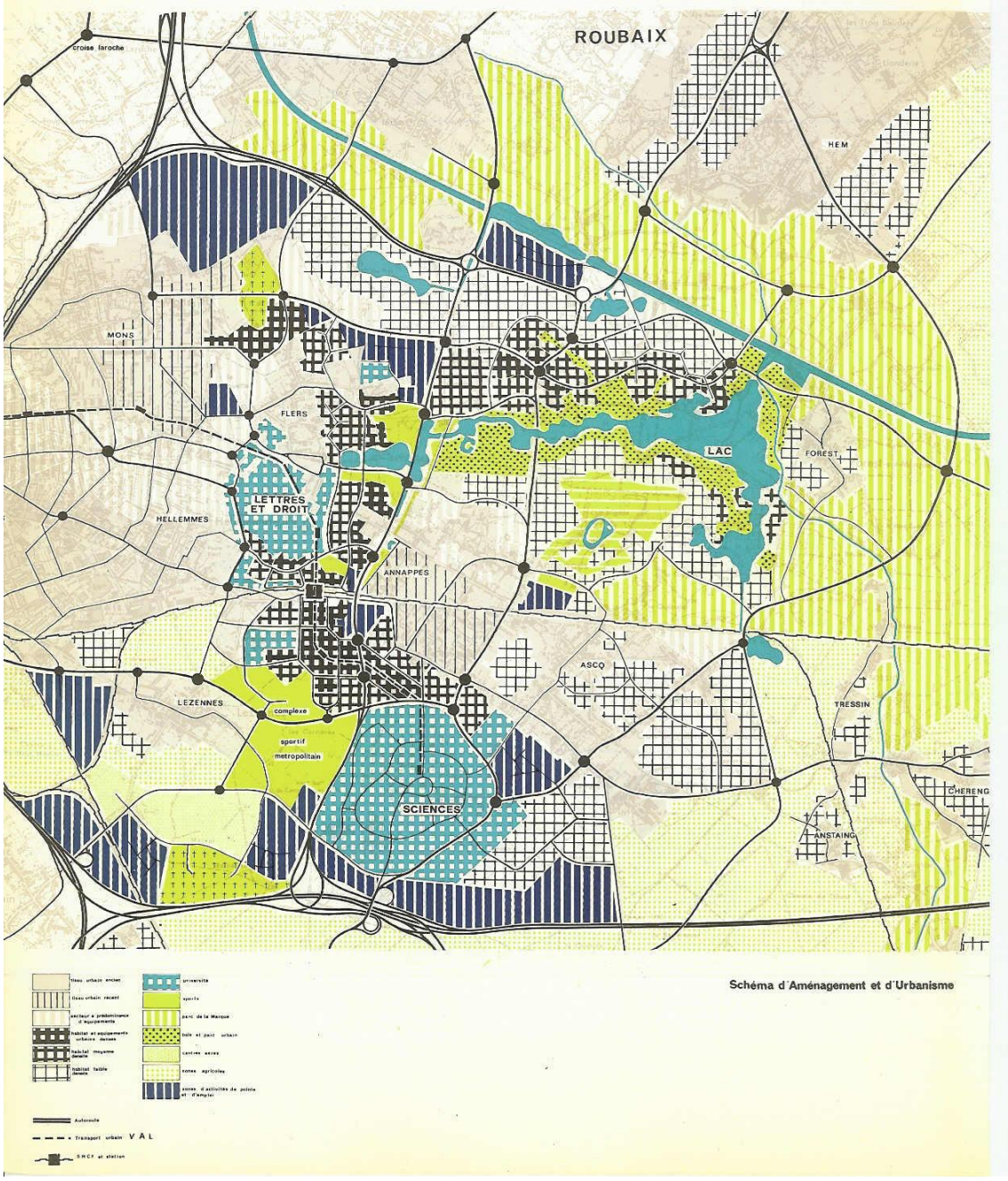
Les enseignants en sont ensuite choisis par leur hiérarchie parmi les gens aptes à embrasser des méthodes pédagogiques et des attitudes sociologiques nouvelles.

Oh, bien sûr, cela ne dure que tant que les hommes qui comprennent, Grohens, Rancurel, et l’homme "des Œuvres", sont en place; très vite, cela retombera dans l'ornière de l'orthodoxie, syndicale et normative.

Mais la fleur aura eu le temps d'éclore et de diffuser son parfum auprès de quelques fournées d'enfants.

De merveilleuses interviews d’adultes, qui ont été enfants à Villeneuve d’Ascq, témoignent de ce bagage précieux qu’ils ont pu embarquer dans leur enfance.

Le Palais Royal



Et puis, acheter d'un coup 2000 hectares, encore une folie !

C’était tellement peu dans la norme que le démarrage de la ville nouvelle a été l’occasion, pour l’Epale, de faire jurisprudence, une jurisprudence du Conseil d’Etat, nommée Lille-Est, et enseignée depuis à tous les « publicistes », les juristes de droit public.

Un axe routier Nord Sud, le boulevard du Breucq, artère urbaine figurant au schéma d’aménagement du secteur, doit couturer et fédérer les principaux quartiers de la ville, et les relier au nord à Wasquehal, Hem et Roubaix, et au sud à l’autoroute de Valenciennes. Il tangente le village pré-existant d’Annapes, en coupant une petite route qui quitte le bourg vers l’Ouest.

Des maisons ont poussé le long de cette petite route, elles avaient été construites par les habitants eux-mêmes, selon une procédure qui attire naturellement la sympathie, appelée « Castors ».

Or le boulevard ne peut passer qu’en supprimant quelques-unes de ces maisons. Un tollé dans l’opinion ! « C’est comme ça que ça commence, la ville nouvelle ? ».

Interventions fort médiatisées auprès de JC, puis auprès de son patron départemental, qui n’est plus Gilbert Dreyfus mais Jacques Pouyol, auprès du patron régional, du directeur national, auprès du ministre, du premier ministre, auprès de de Gaulle, et même auprès du Pape, qui renvoie à de Gaulle par le nonce apostolique…

.. et plus haut, peut-être, mais là, il n’y a pas eu de retour..

C’est toujours JC qui fait le projet de réponse.

Recours devant le tribunal administratif, qui casse la déclaration d'utilité publique pour l'achat de la première tranche de terrains, comprenant ces maisons, au motif que le projet de ville nouvelle ne démontre pas la nécessité de tous ces achats fonciers. Le jugement n'étant pas suspensif, l'Epale continue les travaux.

JC garde un souvenir fort de Jean Misson et du responsable juridique de l'Epale, poussant avec précaution la porte de son bureau, comme pour annoncer un décès.

L'Epale fait appel. La première instance confirme la cassation de la D.U.P. La porte est à nouveau poussée, avec les mêmes têtes de circonstance.

JC demande alors à son ministère de porter l'affaire devant le Conseil d'Etat, l'instance suprême. Et JC se retrouve Place du Palais Royal, seul avec son petit dossier, devant ce beau tribunal.

Il explique qu'en effet, lorsque l'on fait un pont, on se doit de dessiner la culée du pont à 1cm par m, et que l'on peut donc démontrer au mètre près que telle maison est touchée et telle autre non.

Mais quand on fait une ville sur 15 ans, il serait absurde et néfaste de dessiner aujourd'hui chaque détail avec cette illusoire précision.

Seuls les ouvrages à faire rapidement le sont. C'est le cas du boulevard Nord Sud, et c'est pourquoi à cet endroit, les acquisitions ont pu être limitées au strict minimum, mais ce ne peut être le cas des autres achats de terrains agricoles prévus pour des développements ultérieurs.

L’instance suprême approuve cette analyse, et donne raison à l’Epale, ouvrant ainsi la possibilité, qui n’existait pas auparavant, d’engager des opérations concertées d’envergure sur la durée.

Les Ratés

Il y a aussi des ratés, dans cette ville nouvelle, il y en a essentiellement deux : un boulevard, toujours le même, et un quartier, le Pont de Bois.

Le boulevard du Breucq, on l’a vu, doit « couturer » les quartiers vers le nord et le sud, ceci est clair sur les plans pages 23, 50 et 82.

Or, à l’échelle régionale, un autre problème se pose, celui de la continuité autoroutière (A1) entre l'autoroute de Paris au sud et l'arrivée au nord de l'autoroute d'Anvers. Sur le Schéma de Secteur SSAU tel qu’approuvé, comme on le voit sur ces mêmes plans, elle était prévue dans Fives, le long de la voie ferrée.

Malheureusement, la période gaullienne finissant, la pusillanimité décisionnelle locale et la faiblesse de l’administration n’ont pas permis, alors, d'établir, le long de la voie ferrée la voie autoroutière telle qu’étudiée par JC dans le cadre de l’arrondissement de Lille de l’Equipement, et telle qu’approuvée lors de l’approbation du SSAU.

Pourtant, une voie rapide urbaine se trouve aujourd’hui sur ce tracé, l’évidence ayant fini par l’emporter. Du nord-est au sud-ouest, elle sépare de Lille le quartier de Fives. Mais il s’agit, pour l’instant seulement d’une voie dite rapide urbaine donnant simplement accès au centre de Lille et notamment à Euralille. Souhaitons qu’un jour, elle soit repensée afin d’avoir un plus vaste destin.

Le fonctionnaire qui exerçait à ce moment-là, pour le ministère de l'Equipement, la fonction de directeur régional nord-pas.de.calais, et qui avait passé sa vie à faire des routes, mais malheureusement pas des villes, estima alors opportun de convaincre le ministre lui-même d'imposer la transformation du boulevard urbain de la ville nouvelle en autoroute, en lieu et place de l'autoroute prévue dans Fives. Ceci fut au prix d'un raccordement routier géométriquement acrobatique et dangereux au nord, et surtout au prix d'une atteinte irrémédiable à l'unité de la ville, ce que notre fonctionnaire ne saisit pas vraiment. Le ministre du moment, faisant violence aux arguments de JC, impose la transformation.

Pour éviter l'interruption des relations entre les parties est et ouest de la ville nouvelle, l'Epale se résout alors à surélever cette autoroute, introduisant une barrière visuelle et une nuisance importante. Mais cela permet de rétablir au niveau du sol les traversées Est-Ouest, tout en prévoyant des échanges avec cette voie Nord-Sud surélevée.
Le résultat est fonctionnel, mais désastreux au plan du paysage, de l'unité visuelle et de la pratique de la ville.

Il faudra un jour avoir le courage de dégrader cette autoroute en boulevard au sol, et de rétablir la continuité autoroutière par ailleurs. Le règne des ingénieurs purement routiers étant révolu, tout espoir n'est pas perdu. « Delenda est via magna » s'appliquera ensuite à déclarer JC dans diverses conférences…

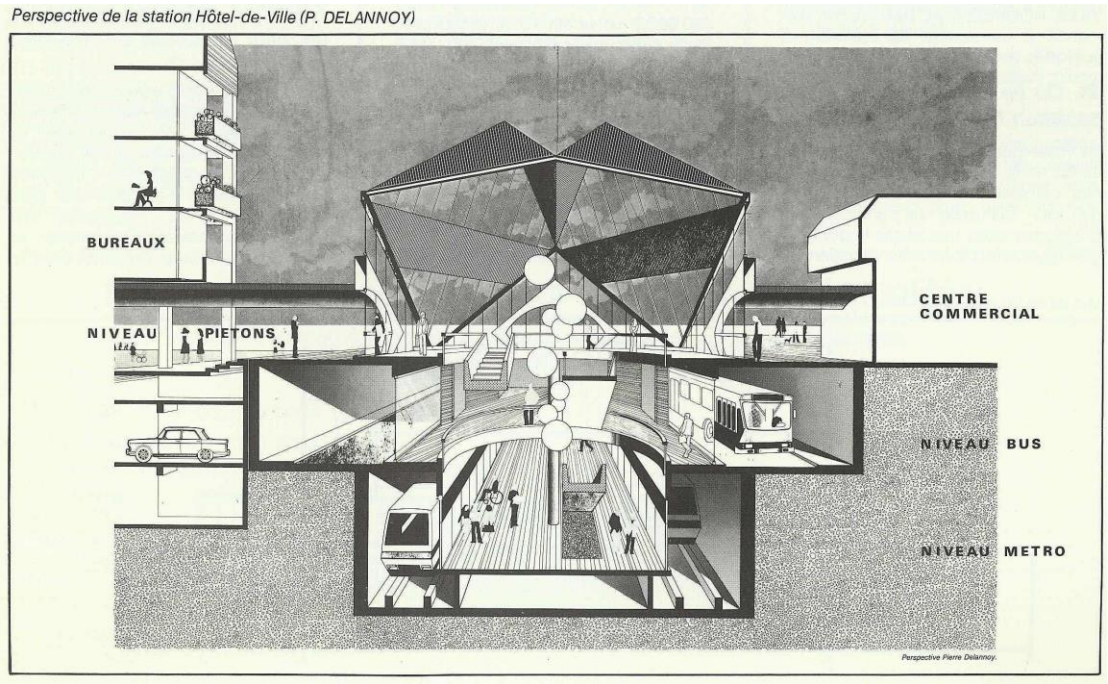
L'autre échec, c'est le quartier du Pont de Bois, et dans une certaine mesure, le centre-ville lui-même.

Ce centre de Villeneuve d'Ascq dispose, face à la mairie, d'un centre commercial régional et d'une station du métro VAL.

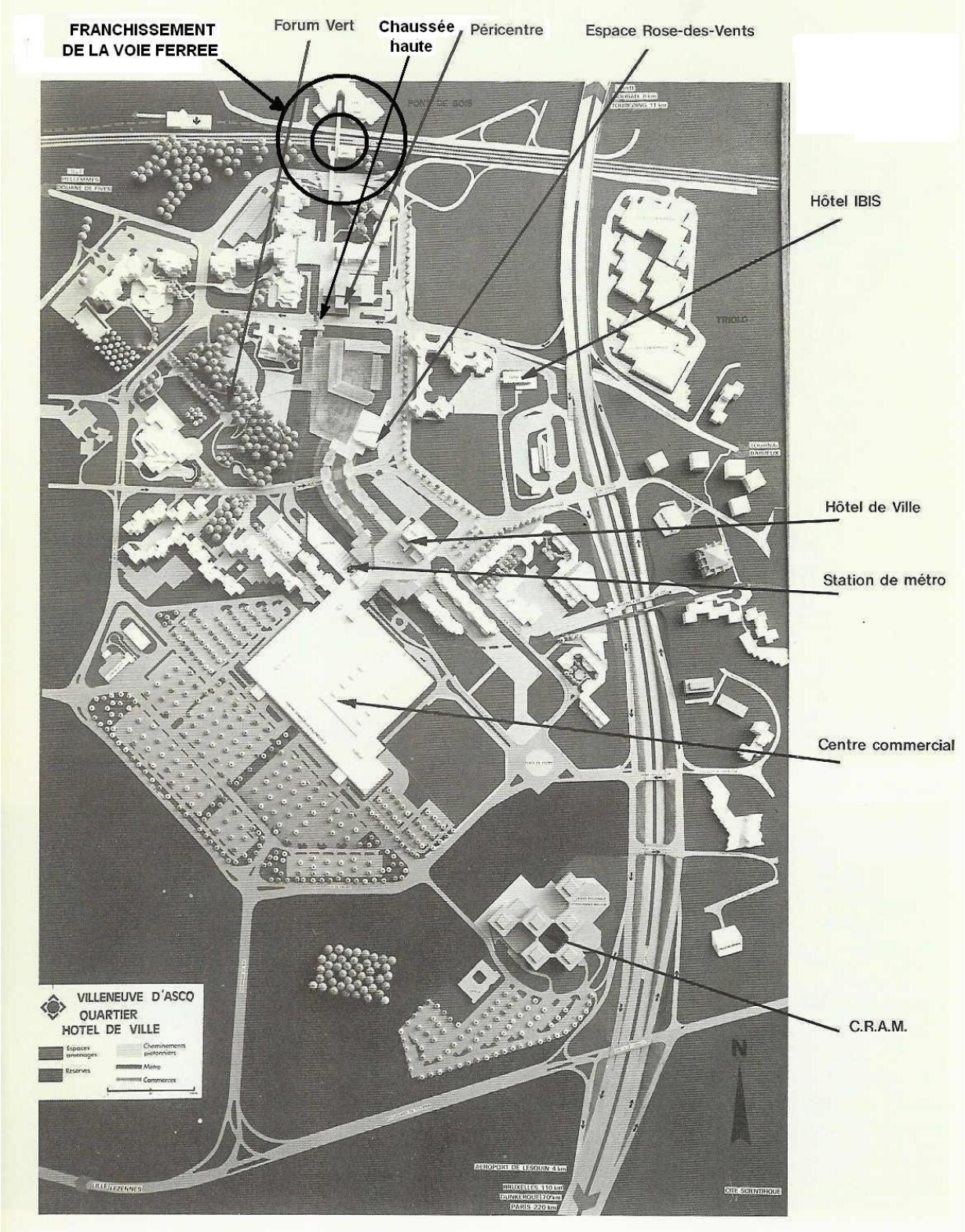
Avec bien des efforts, et d'olympiques négociations avec les divers concurrents consultés pour l'implantation commerciale, l’Epale réussit à obtenir la mise à deux niveaux, côté ville et métro, de la grande surface, et l'effacement de ce côté, du parking périphérique. Il faut se remémorer ce qu'étaient alors les grandes surfaces.

Villeneuve d’Ascq a préfiguré les super ou hypermarchés intégrés en ville, qui, depuis lors, ont fleuri sur le territoire. Gérard Mulliez, d’Auchan, a, un jour, rendu hommage au martyr qu’il a subi à Lille-Est, et qui lui a donné une référence pour son implantation à La Défense, et pour d’autres centres intégrés à des centres-ville.

Mais pour convaincre les promoteurs commerciaux de la possibilité de faire deux étages, un étage bas de parkings périphériques, alors au sol, et un étage haut - ville, donc de prévoir des tapis roulants inclinés, cela a nécessité par exemple l'invention, proposée sur un coin de table par JC, des roues de caddies à joues, qui se bloquent dans les rainures du tapis, cela n’existait pas, alors.



Cette façade urbaine du centre commercial a ainsi permis d'aménager, face à la Mairie, une place centrale avec sa station de métro et sa gare routière.



Il faut toutefois constater que le centre-ville, vu de l’usager, parait tout de même, aujourd’hui, un peu raté, lui aussi. Une des raisons en est peut-être, une remise à plat, après 1973, année du départ de JC, des principes de circulation dans le centre, mais sans remise en cause simultanée du plan masse, des volumes, et des fonctions… Mais enfin, on a un centre-ville.
Heureusement, il sera l’objet, bien plus tard, d’opportunes réflexions en vue de son réaménagement.

De l'autre côté de la voie ferrée, au nord, se trouvent les nouvelles facultés, à l’époque, de Droit et de Lettres.

Les tentatives pour obtenir que ces facultés dispersent leurs bâtiments dans le quartier adjacent de la ville nouvelle se sont heurtées à une fin de non-recevoir, un "vous n'y pensez-pas ! " tonitruant de la part de la direction de l’Enseignement Supérieur du ministère de l’Education Nationale. On était loin, là, de la soif de collaboration manifestée par le recteur Grohens, concernant l’enseignement primaire et secondaire.

A tout le moins, l’Epale a obtenu que ces facultés aient une façade urbaine sur un quartier les reliant au centre de la ville. Ce quartier est dit du Pont de Bois, du nom d’un vestige historique. L’Epale est parvenu, dans ce but, à ce que soit détaché dans l’équipe d’architectes des facultés, un des architectes, Philippe Legros, de l’équipe de l’Etablissement public.

Mais ce quartier du Pont de Bois lui-même est coupé en deux par la voie ferrée Lille Tournai, sur laquelle, plus tard, une halte de tram-train sera aménagée. Pour l'heure, la station SNCF est seulement dessinée sur les plans de l’Epale.

Il est donc décidé d'aménager, entre les facultés au nord et le centre ville au sud une " chaussée haute " piétonne, franchissant la voie ferrée à cet endroit.

Au sud, cette chaussée anime, par son passage, une dépression abrupte préexistante, plantée, et transformée par l'Epale en Forum Vert, qui reçoit sur ses rives l'Ecole d'Architecture régionale, et aussi un théâtre expérimental, la Rose des Vents, conçu avec un metteur en scène qui, lui non plus, n'avait pas froid aux yeux, Jacques Rosner[18]. Ce théâtre s'est malheureusement muté depuis en un équipement beaucoup plus banal, dont l'avenir est, lui aussi aujourd'hui, l'objet d'utiles réflexions..

L'Epale espérait parvenir à attirer, dans les rez-de chaussée de cette Chaussée Haute des commerces et équipements apportant une animation urbaine à la rue. Dans les faits, ils n'y sont jamais venus. Il y a eu là une insuffisante prise de conscience, par l'Epale, de l'évolution des commerces en périphérie de ville, car, pratiquement, seuls ont pu vivre les boutiques constituant le mail commercial intérieur au centre Villeneuve II lui-même.

Mais portons notre regard sur la partie Nord de ce centre-ville, le Pont de Bois. Il faut d'abord rappeler qu'en raison du changement de tracé du métro, qui ne vient plus du Nord (Mons), mais d'Hellemmes, ce quartier n'est plus véritablement partie intégrante du chapelet Nord-Sud initialement constitué par la ligne du VAL.

Par ailleurs, malencontreusement, une évolution institutionnelle vient d'intervenir à ce moment au niveau national.

[18] On lui doit, entre autres, à cette époque, une merveilleuse Flûte enchantée, en Avigon.

Depuis peu - 1971-, les offices de construction d'habitat social « HLM », qui se trouvent être un des outils essentiels de l’action politique locale des élus, ont la faculté, outre leur rôle de constructeur et bailleur de logements, de faire de l'aménagement, c'est à dire d'acheter et d'équiper eux-même les terrains sur lesquels, ensuite, ils construisent, ce seront les OPAC.

Arhur Notebart, président de la Communauté urbaine, y voit l'occasion de développer « Sa » société d'HLM de la communauté urbaine, en lieu et place de la société d'HLM de la Ville de Lille, qui est, elle, contrôlée par le maire Pierre Mauroy, et qui serait bien candidate également à aménager un quartier de la ville nouvelle.

Il faut en effet comprendre que, dès ce moment, et cela ne cessera guère, Lille rêvait de phagocyter Villeneuve d’Ascq, comme elle l’a fait dans le passé, de Fives et d’Hélemmes.

Arthur Notebart, tout à sa tactique, se met donc en tête de déloger, sur ce quartier, l'Epale qu’il préside, de sa mission d'aménageur, au profit de cette société d'HLM de la communauté urbaine, avec les conséquences discutables que l’on pouvait prévoir, à en juger par les performances connues, à ce moment, de cet organisme.

La seule parade trouvée par les représentants de l'Etat et par JC, au cours d’un conseil d’administration mémorable, est de recourir, à ce que JC était parvenu à éviter jusque-là : un concours d'habitat sous l'égide de l'Etat.

JC s'en serait bien passé car il s'agit d'une procédure par laquelle les fonctionnaires d'administration centrale, à partir de financements qu'ils maîtrisent, c'est à dire du seul logement social, se sont lancés,

en région parisienne, dans de vastes opérations de centre-ville, qui ont posé depuis les problèmes sociologiques que l'on sait[19].

Mais enfin on a, avec un concours d'Etat, de quoi éviter que l'affrontement entre les élus ne se joue sur le territoire de la ville nouvelle par éviction de l'outil d'aménagement Epale mis en place pour l'aménager, et que le quartier ne soit pas assumé à travers les pratiques d'aménagement des sociétés d'HLM municipales.

Un concours du Pont de Bois est donc organisé. Et il se trouve qu'à l'issue du concours, le bailleur social choisi ne parviendra pas à boucler son opération, ce qui conduira les responsables du moment à admettre une densification qui transforme l'opération en une muraille assez terrible, et ceci en dépit du fait que le plan des appartements, chacun à deux étages, soit attrayant.

Ici comme ailleurs, l'opération ne sera habitée que très peu par les gens "avertis"[20] et volontaires pour habiter dans une telle architecture, auxquels son concepteur et le bailleur social la destinaient, elle le sera surtout par des gens bien contents de trouver un logement, bien qu'il s'agisse d'un mode de vie urbaine auquel ils ne sont pas préparés.

---

[19] Il faut toutefois constater que ces opérations de Région parisienne étaient conçues à l'origine pour des 'petits-bourgeois' dotés de voitures. Or les " Trente Glorieuses " permettent alors à ces 'petits bourgeois' d'habiter en maison individuelle, délaissant les centres-villes. C'est "heureusement " à ce moment qu'intervient la brusque demande provenant des boat-people indochinois et des immigrés maghrébins et africains. Le seul problème est que ceux-là n'ont pas de voiture, les " espaces sous dalles " restent alors vides, enfin…vides de voitures au moins, et l'apprentissage de la vie en commun se fait comme il peut, exacerbant des inadaptations qui, à Oued Ouchaïa, on s'en souvient, avaient trouvé leur solution… Mais on ne risque pas de s'en souvenir : Dans ce domaine des « banlieues » comme dans tant d'autres, tous les 12 ans au plus, on réinvente l'eau chaude.

[20] Le jury, auquel JC ne tenait pas à participer lui même, a choisi un concept intéressant, du type Cité du Fada de Le Corbusier, coursives, mezzanines et terrasses.

On en paie encore les conséquences, en dépit des efforts talentueux et dévoués déployés par divers animateurs locaux.

Entre temps, JC a vogué vers d'autres cieux, appelé par Jérôme Monod et Matignon, comme commissaire du gouvernement pour la conversion de l’industrie lorraine.

Le conflit avec Arthur Notebart à l'occasion de ce concours sera une cause directe de ce départ.

Vers l’Aurore

JC a le sentiment, fin 1973, d’avoir fait le tour des potentialités et des limites de la participation des habitants à la création de leur cadre de vie. Il est sûr que l’effet identitaire qui résulte de la participation, cela marche. Il est sûr aussi qu’à partir du moment où une municipalité est élue, par tous les habitants anciens et nouveaux, c’est à elle qu’il appartient de donner à chacun la fierté de vivre là.

Le technicien peut alors être au service d’une politique participative, si elle existe avec sincérité et dynamisme, il ne peut l’animer ou en prendre l’initiative si elle n’existe pas, sauf à laisser au vestiaire son chapeau de technicien.

Lucidité et clarté du statut sont ici vertus premières.

Dans le champ de l’urbanisme et de l’écologie du cadre de vie, que chacun ait aisément une idée sur le mur pour jouer à la balle, c’est une évidence. Il suffit de mettre cela en musique, et d’organiser l’inconfort des concepteurs et des administrateurs pour que cela vive et soit reconnu.

Mais il est un autre domaine où la mise en œuvre de la participation obsède JC, c'est celui de l'économie et de l'entreprise.

Pendant sa présence à Lille, il adhère fortement au concept de Nouvelle Société élaboré par Jacques Chaban-Delmas et par Jacques Delors, avec lequel il a eu la chance d'échanger sur ce sujet.

A Lille, il met en œuvre ces principes, ouvrant par exemple à des disciplines tout à fait extérieures aux missions de l'Epale la faculté de formation permanente et de « seconde chance » offerte par la loi nouvelle.

En expédiant JC reconvertir l'industrie lorraine, Jérôme Monod lui donne à ce moment l'occasion de se former un peu à l'entreprise, et ainsi de pouvoir un jour sauter le pas.

Parallèlement, étant à Lille, JC a fréquenté le cycle Upper Managment Program de Stanford à l'Insead de Fontainebleau[21], institution qui, au départ, démarque chez elle l'enseignement de quelques universités d'outre-atlantique. Il en ressort un peu perplexe sur le simplisme des objectifs du marketing, du moins tel qu'enseigné alors, car cela se sophistiquera par la suite.

En effet, le métier qu'il pratique ne le plonge pas exactement dans un contexte B to C, producteur-client, et l'amène à pratiquer à chaque instant, mais sans y mettre la moindre nuance d'idéologie, l'écologie, le qualitatif, le « plus » non quantifié, mais qui change tout.

[21] JC est également admis à ce moment à la Harvard business school pour une summer session. Il ne peut s'y rendre car le décret le nommant commissaire à l'industrialisation de la Lorraine vient de paraître.

Le directeur de l'Insead, qui l'invite un jour pour parler de tout cela, ne semble pas tout à fait suivre la même route.

Et puis, parallèlement, en matière d'ingénierie de la décision, la fréquentation des architectes apprend une grande chose : l'importance de la modestie intellectuelle.

Oh, pas la modestie tout court, non, car les malheureux architectes, depuis qu'on leur a supprimé le Prix de Rome, se doivent, au moins pour avoir des chances d'avoir des commandes publiques, de se pavaner en chemise noire devant les « étranges lucarnes ».
Et ceci n'est pas forcément sans effet sur leur égo.

Par contre, et ceci, on s'en souvient, est apparu dès la formation de l'équipe de l'Epale, les architectes, dans leur métier de tous les jours, savent une chose. C'est que lorsqu'ils ont fait convenablement une synthèse des données objectives que leur a fournies leur client maître d'ouvrage, à savoir : les fonctions, le délai, le prix ; lorsqu'ils ont porté sur un calque, informatique ou non, le résultat de leur travail, ce travail n'est pas terminé, il commence.

Dans l'industrie, dans les services, dans l'administration, on a trop souvent tendance alors à se dire : Voilà, j'ai fini.

L'architecte, s'il est digne de ce nom, va au contraire « reposer un calque » , et se dire en toute modestie : « si maintenant j'intègre le qualitatif : l'aisance de la pratique de mes volumes, le respect de la nature, la facilité de maintenance, de fonctionnement et d'entretien, l'agrément, l'esthétique, l'harmonie, et surtout, si j'accepte, et si même je sollicite, qu'en amont de mon propre

travail, mon client associe les utilisateurs à la définition des 'specs', ou, comme on dit entre architectes, du 'programme' c'est à dire, outre l'enveloppe de coût et les délais, à l'élaboration large et partagée de ce que sont les fonctions requises, ainsi que de la faculté d'évolution de ces fonctions dans la durée, alors, ces utilisateurs se sentiront chez eux, leur cadre d'activité sera pour eux un cadre de vie, à la maison, au travail, et cela, pour eux, change tout ».

L'inaptitude à la modestie intellectuelle est peut-être fille de formations majoritairement mathématiques.

Elle caractérise nombre de managers, qui sont persuadés que quand ils ont trouvé, dans leur tête, une solution à leurs contraintes objectives, c'est LA solution, et qu'ils auront 20/20. La suite, toujours différente, les étonne. Mais cela signifie seulement que ce ne sont pas de vrais responsables.

Et cela concerne toutes les activités humaines.

Dans l'aménagement, cette responsabilité est partagée, les élus étant censés être clairvoyants sur la dimension sociologique.

Dans l'entreprise, où il ne peut y avoir, certes, qu'un décideur, il faut toutefois que celui-ci, là aussi, sache créer et organiser son propre inconfort.

Mais tout cela, ce ne sont alors, de la part de JC, que des idées simples qu'à l'automne 1973, l'expérience n'a pas encore validées.

Viens,

Pour en rester au seul plan de l’appropriation et de l’effet identitaire de l’urbanisme, JC et Maryse vivront, bien des années plus tard, un moment fort. Il ne s'agira pas de Lille, ni de JC, mais de Cergy-Pontoise, et de l'excellent urbaniste Bertrand Warnier, qui a donné à cette ville les plus belles années de sa vie.

La majestueuse boucle de l'Oise apporte à ce site son extraordinaire personnalité. Malheureusement, alors qu'étant à l'IAURP, Bertrand Warnier et JC avaient contribués à dessiner le centre de Cergy-Pontoise sur un très beau site situé dans l'axe de cette boucle, il a ensuite été jugé préférable, non sans de bonnes raisons, de localiser le centre contre la ville de Pontoise.

Le beau site a toutefois reçu un quartier d'habitat social assez dense, confié à l’architecte Ricardo Bofil, donc de très bonne facture, avec une belle gare, celle de St Christophe, située dans l'axe de la boucle. Cet axe est en fait rien moins que le grand axe de composition de Paris, celui qui va du rocher de Vincennes à l’arc de triomphe de l'Etoile et à la Grande Arche de la Défense, et se prolonge jusqu'à l'île de Chatou. Enfin, pour être exact, l'Axe Majeur de Cergy, comme on l'a appelé, arrive lui aussi dans cette île, mais il y fait, avec l'axe de Paris, un léger angle.

La vue depuis St Christophe est fabuleuse, elle domine la région parisienne, et au premier plan, au bas d'un splendide escalier monumental, l'Oise et un beau parc, au pied du relief. L’origine de l'axe est marquée par un obélisque portant à son sommet un puissant rayon laser pointé dans la direction de Paris.

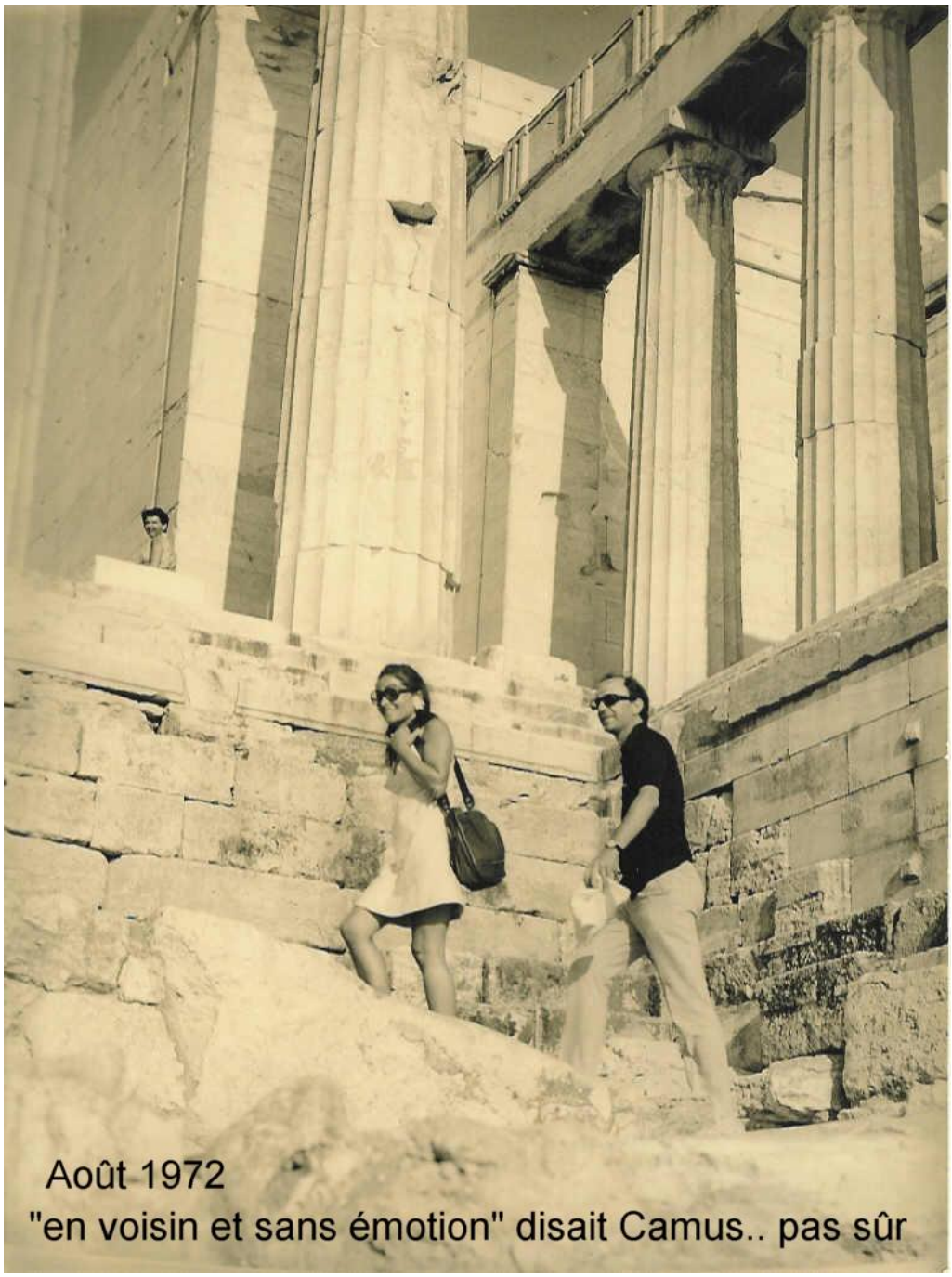
JC et Maryse passant un jour non loin de là, décident d'aller voir, s'asseyent sur les marches de l'escalier, et admirent.

Deux petits garçons, 6 ans et 11 ans, de type africain, nés probablement dans les immeubles du quartier, viennent s'asseoir, silencieux, quelques marches plus haut.

Au bout d'un moment, une petite voix, derrière : "c'est beau!" dit le petit.

Un temps, et puis "Viens, on va le dire à Maman" répond le grand.

Ceci n'est-il pas suffisant pour justifier toute l'existence de Bertrand Warnier et de son équipe à la surface de la planète ?…



Les Carnets IV 1221