

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 134 (2008)
Heft: 20: Barcelone, projet urbain

Anhang: Les cahiers de l'ASPAN Suisse occidentale, année 26, no 3
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

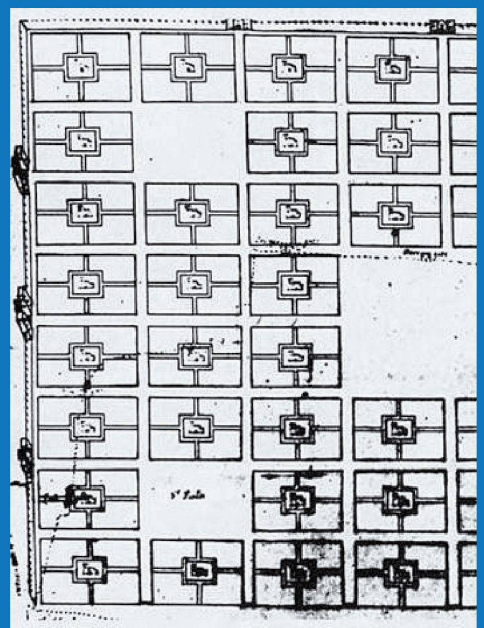
Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LES CAHIERS DE L'ASPAN

MODÈLES, URBANISME ET TERRITOIRE

SUISSE OCCIDENTALE



UN AMÉNAGEMENT EXEMPLAIRE... LOIN DES MODÈLES

Pascal Michel

ÉDITORIAL

- Un aménagement exemplaire...
loin des modèles
(Pascal Michel) 2

MODÈLES, URBANISME ET TERRITOIRE

- Développement et modèles urbains :
l'exemple de Londres en 1666
(Stefano Condorelli) 3
- Le modèle transmis, le modèle revisité.
Interview de Elena Cogato Lanza
(Propos recueillis par Pascal Michel) 5
- Comment passer du projet d'agglomération
à l'action : démarches innovantes
(Josianne Maury, Nicole Surchat Vial
et Joël Christin) 6
- IBA Basel 2020 : vers la première exposition
trinationale d'architecture et d'urbanisme
(Maria Lezzi, Frédéric Duvinage, Bettina
Kleine-Finke, Dirk Lohaus) 9
- La nouvelle simplicité
(Vittorio Magnago Lampugnani) 12

AGENDA

16

Passer en revue les réalisations urbaines récentes peut procurer deux types de sentiments contradictoires. Entre émerveillement et appréhension. La vitalité de nos villes, la diversité et l'ampleur des chantiers en cours apparaissent d'une part enthousiasmantes, cette réaction étant d'autant plus fortement ressentie qu'elle suit une longue période d'abstinence. Cette variété de projets, résultant souvent d'opportunités foncières ou politiques ponctuelles, fait dans le même temps craindre une fragmentation spatiale supplémentaire des agglomérations. En produisant des modes d'occupation de l'espace divergents – quand ils ne sont pas strictement opportunistes – ces projets portent en effet en eux le risque d'ajouter à la confusion de la ville non planifiée des zones périphériques leurs propres conceptions parasites.

Il fut pourtant des périodes historiques de croissance urbaine où les formes des développements urbains étaient sans conteste plus homogènes. Largement diffusée, une vision cohérente et codifiée de la manière dont devait être conçue une ville existait alors toutefois, proposant une panoplie restreinte de principes et de fondements incontestés, autrement dit, un modèle. Faut-il aujourd'hui, regretter la disparition ou du moins le fort affaiblissement de ce langage urbanistique commun ? Pas forcément. Le retour sur l'histoire que propose Stefano Condorelli dans ce numéro met en effet en lumière la dimension uniformisante du modèle, de telle sorte qu'il apparaît rétrospectivement finalement plutôt heureux que les modèles n'aient le plus souvent pas pu être appliqués. L'utopie aurait plus détruit qu'elle n'aurait contribué à bâtir ou à reconstruire. Or, ce qui fait la ville, sa substance et ses qualités culturelles et historiques, ce sont l'accumulation d'expériences constructives, les lentes évolutions des tracés, les transformations graduelles de l'espace public. Une forme de lente sédimentation, en somme. Appliqué mécaniquement, le modèle s'oppose assurément à une telle évolution.

Du modèle de ville au projet urbain

En tout état de cause, la question du modèle de « bonne ville » ne se pose plus de la même manière à l'heure de la société globale. En se disloquant dans l'urbain, en diversifiant radicalement sa composition sociale et culturelle, la ville s'est à tel point complexifiée que le recours à un modèle unique n'est techniquement plus envisageable. A cette raison s'ajoute le rejet catégorique et peu nuancé de l'urbanisme de la reconstruction et de la production de masse des Trentes Glorieuses, soit le dernier modèle mit à l'épreuve de la réalité. L'approche au cas par cas, selon les opportunités et les contraintes du contexte local – ce que l'on nomme désormais communément le projet urbain – apparaît dès lors bel et bien comme l'horizon indépassable de l'urbanisme contemporain.

L'enjeu actuel réside ainsi plutôt dans l'articulation des projets urbains avec les stratégies d'aménagement du territoire qui sont quant à elles, du fait des spécificités même du domaine, fortement modélisées. Cette articulation doit être à même de produire à la fois de la rigueur dans le développement territorial et de la liberté d'action dans les démarches de projet, tout en s'inscrivant et en prolongeant la dynamique historique et culturelle propre au territoire sur lequel elle s'inscrit. Soutenus par la Confédération pour le caractère d'exemplarité, de modèle pourrait-on dire, les deux projets d'agglomération présentés dans les pages qui suivent abordent précisément cette phase cruciale de l'opérationnalisation. Leur réussite dépendra sans doute de la pertinence des configurations d'acteurs et des processus, mais aussi de la mise en place de nouveaux outils, à l'exemple de l'Internationale Bauausstellung Basel 2020 exploré par l'agglomération trinationale bâloise.

Si, face aux démarches actuelles, la recherche d'un modèle de ville à proprement parler apparaît relever du passé, il n'est cependant pas interdit de réfléchir à des principes susceptibles de faciliter la coexistence constructive des différents projets, ainsi que l'emboîtement des échelles d'intervention. C'est ce à quoi s'emploie Vittorio Magnago Lampugnani dans une contribution traduite ici, centrée sur l'architecture, mais qui n'en pas moins directement applicable à l'urbanisme. Dénonçant l'ineptie des logiques de différenciation propre à un système valorisant l'exception, la notion de simplicité qu'il avance pourrait sous cet angle représenter une chance supplémentaire d'apporter de la cohérence dans le développement de nos agglomérations.

DÉVELOPPEMENT ET MODÈLES URBAINS : L'EXEMPLE DE LONDRES EN 1666

Stefano Condorelli, Pôle en Sciences de l'Environnement,
Université de Genève

Quatre plans, un modèle

Entre le 2 et le 6 septembre 1666, Londres est ravagée par un incendie. Environ 12 000 maisons, 87 églises et presque tous les édifices publics sont détruits; 65 000 personnes sont sans abri. En dépit de la nécessité de reconstruire au plus vite, les autorités entendent profiter de l'occasion pour transformer et moderniser la vieille capitale. Une sorte de concours d'idées est institué. Dès le 11 septembre, Christopher Wren soumet au roi un plan de reconstruction. Au cours des jours suivants, quatre autres projets sont présentés par John Evelyn, Robert Hooke, Richard Newcourt et Valentine Knight. La question de la reconstruction est longuement débattue au parlement.

Dans son journal, John Evelyn raconte cette curieuse histoire¹: lorsque le 13 septembre, il présente au roi son plan de reconstruction, deux jours après celui de Wren, tous les participants sont surpris par la similarité des deux projets. Certains se demandent même si Wren et Evelyn ne se sont pas copiés. Dans leur composition d'ensemble, les projets (voir page 4) font en effet tous deux penser à la Rome de Sixte Quint ou à un parc «à la française», avec leurs grandes avenues obliques et leurs jeux de perspectives. La place octogonale, autour de Fleet street, rappelle le plan de Palmanova ou celui de certaines villes hollandaises. La place en demi-cercle, en face du pont, ressemble au projet parisien (non réalisé) de la place de France. Mais c'est surtout la place de la cathédrale St. Paul qui saute aux yeux: il y a là une référence explicite à la piazza del Popolo de Rome.

En comparaison, les plans orthogonaux que proposent Newcourt, Hooke et Knight paraissent bien plus monotones. A y regarder de près, on reconnaît l'influence de modèles bien connus. Le damier de Newcourt (voir couverture) est inspiré d'un plan de ville idéale publié par Vincenzo Scamozzi dans son traité *Dell'idea dell'architettura* (1615). La disposition des rues du plan de Knight, mais aussi celle du plan de Wren, correspondent à la hiérarchie tripartite des rues (royales, principales, ordinaires) préconisée par le même Scamozzi. Par ailleurs, le canal, que Knight envisage pour assurer le transport dans la City, fait penser à Amsterdam, mais aussi au projet, plusieurs fois repris et plusieurs fois abandonné (1621-1651), d'un canal qui devait entourer la rive droite de Paris.

Un modèle unique européen

Plutôt que d'actes de plagiat, la similitude des plans des deux concurrents découle vraisemblablement de la prégnance de modèles urbanistiques partagés qui a caractérisé l'Europe du XVI^e au XVIII^e siècle. Un langage commun de l'urbanisme s'y est en effet développé, à partir de la Renaissance, sur la base d'une

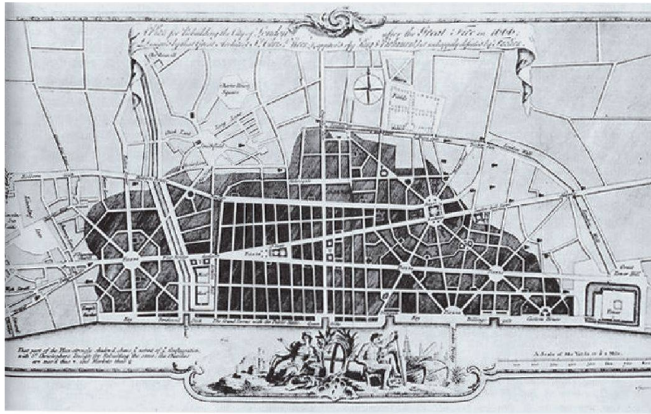
réactualisation des modèles antiques (plans en damier, etc.) et à travers la mise en œuvre des nouvelles règles de la perspective. Les bases théoriques sont jetées dès 1452 par le *De re aedificatoria* de Leon Battista Alberti. «Les avenues droites et très larges apportent à la ville grandeur et majesté», affirme Alberti. Ces idées s'imposent progressivement dans toute l'Europe: les mêmes modèles sont repris dans les pays catholiques, dans les pays protestants, dans les pays orthodoxes, dans les colonies du Nouveau monde. Nous pourrions multiplier les exemples: en 1492, Ercole d'Este quadruple la superficie de Ferrare avec une immense grille orthogonale. En 1573, le roi d'Espagne, Philippe II, impose une standardisation des nouvelles fondations urbaines à travers toute l'Amérique hispanique. En 1650, en Finlande, la ville de Brahestad est fondée sur la base d'un plan orthogonal. En 1703, sur la berge de la Neva, Pierre I^{er} fonde Saint-Pétersbourg, qu'il entend construire «sur le modèle des villes européennes».

Bien sûr il faudrait nuancer, préciser. Les modèles de la Renaissance ne sont plus exactement ceux du Baroque ou des Lumières. Il n'y a pas uniformité, mais de multiples et constantes adaptations d'un ensemble théorique qui n'en demeure pas moins cohérent et reconnu à grande échelle. Les idées sont en effet largement véhiculées et diffusées que ce soit à travers les traités ou par les voyages. Antonio de Mendoza, le premier vice-roi de Nouvelle Espagne, se rend ainsi au Mexique (1535) avec un exemplaire du traité d'Alberti. Le tsar Pierre I^{er} est influencé par ses deux voyages en Europe occidentale. John Evelyn visite l'Italie et la France en 1651. Christopher Wren a visité Rome et Paris et en 1665, lors de son séjour parisien, il rencontre Bernini, qui a travaillé la même année sur le chantier romain de piazza del Popolo.

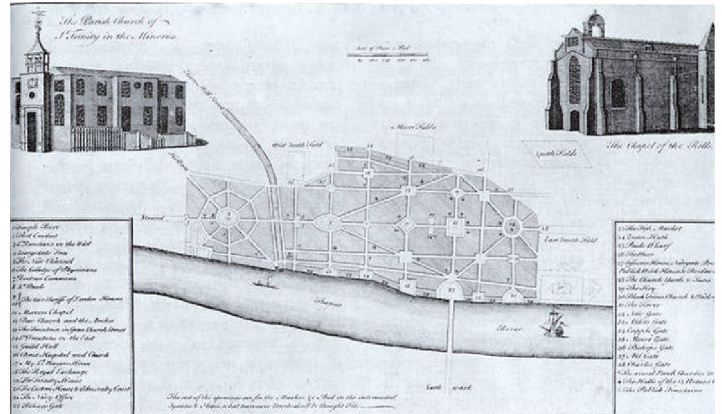
Un modèle hors contexte

Il est intéressant de constater qu'à bien des égards, le modèle semble alors représenter une fin en soi. Pour en revenir à nos exemples de départ, le projet de «ville idéale» de Newcourt semble être une pure abstraction. Chez Wren, on perçoit un effort pour adapter les différents principes-modèles à la topographie londonienne, puisqu'il utilise les anciens pôles urbains (la cathédrale, la bourse, le marché, le pont) pour en faire le centre de nouvelles places. Par contre, il ne cherche pas à réutiliser les anciens tracés, ce qui aurait pourtant permis de réduire les expropriations. Evelyn exprime bien ce détachement vis-à-vis du contexte de la reconstruction lorsqu'il affirme être à la recherche du «noblest model».

¹ Le document est reproduit par Lisa Jardine, *On a Grandeur Scale*, Londres, 2002, p. 255



Le plan de Wren



Le plan d'Evelyn

Les projets de reconstruction pour Londres sont ainsi révélateurs d'une certaine « idéologie urbaine » qui dépasse le strict cercle des initiés². Cette idéologie puise probablement sa force dans le fait qu'elle opère une synthèse entre les aspects pratiques, culturels, religieux, sociaux, politiques (au bénéfice principal des élites). Cet urbanisme modélisé se préoccupe du bonheur de l'homme, qui est partie intégrante des trois principes « necessitas, commoditas, voluptas » d'Alberti. Ces valeurs de beauté, plaisir et commodité se concrétisent dans l'ouverture de larges rues et de places. Celles-ci sont encensées car elles mettent en valeur les édifices monumentaux, séparent les palais des maisons populaires et permettent le passage des carrosses et des processions. Elles assurent simultanément la circulation de l'air et de la lumière, garantissant ainsi la salubrité et la protection contre les contagions.

Ces principes sont souvent difficiles à mettre en œuvre. Les fonds sont rarement suffisants et les mécanismes administratifs, (expropriation, cadastre) peu adaptés pour réaliser les grands événements nécessaires. Par conséquent, les réalisations les plus abouties sont le fait de nouvelles fondations (Saint-Petersbourg) ou de reconstruction après une grande catastrophe (Catane). Mais les grandes perspectives sont surtout appliquées dans les parcs (Versailles, Casterte, Karlsruhe, Kassel, etc.), où les monarques ont le loisir d'occuper tout l'espace nécessaire.

Les projets peuvent être réalisés ou demeurés sur le papier, toujours est-il qu'à ma connaissance, il n'y a pas de cas où une réalisation moderne est critiquée. Le modèle s'impose par la beauté et la grandeur qu'on lui attribue, par l'enthousiasme qu'il crée. Ce qui est au contraire généralement critiqué, c'est l'héritage du Moyen Age. Ainsi, Voltaire n'hésite pas à écrire : « Les Parisiens devraient contribuer davantage à embellir leur ville, à détruire les monuments de la barbarie gothique. »³ A la « barbarie gothique », Voltaire oppose le bon « bon goût » de l'architecture et de l'urbanisme de son époque.

² Les sources historiques démontrent à cet égard que les autorités londoniennes ont réfléchi pendant de longs mois à la façon de mettre en œuvre le plan de Wren, malgré les coûts démesurés que celui-ci aurait entraîné.

³ Lettre au comte de Caylus (1734)

Du modèle urbanistique au patrimoine

En comparant l'époque baroque à l'époque actuelle, je vois deux principales différences qu'il est peut-être possible de relier. D'abord, les modèles sont moins omniprésents ou du moins ne sont plus utilisés d'une façon aussi littérale que par le passé. Le langage urbanistique, les théories sont beaucoup plus fragmentés et incertains. Les problèmes urbains sont plus nombreux, plus complexes. D'autre part, il est aujourd'hui de plus en plus impensable d'intervenir sur les centres historiques tel qu'on le faisait ou le projetait par le passé, même si les moyens techniques et légaux, qui permettraient de le faire, se sont énormément renforcés. Depuis le projet Corbusier pour Paris (1925), combien de plans ont-ils proposé de remodeler le tissu des grandes villes européennes ? La question reste à approfondir, mais on peut se demander si l'incertitude quant aux principes-modèles n'a pas conduit à survaloriser le patrimoine, le bâti ancien. D'où l'impression de paralysie actuelle.

Comment expliquer la disparition ou le fort affaiblissement de ce langage urbanistique commun ? L'héritage compact de la Renaissance commence à s'effiloche dès la deuxième moitié du XVIII^e siècle. C'est d'abord la culture visuelle qui se transforme. L'une des dates clé est certainement l'émergence du jardin « à l'anglaise » à partir de 1750, qui pour la première fois depuis plusieurs siècles délaisse le principe de la grande perspective. Mais surtout, la ville elle-même se transforme fondamentalement : révolution industrielle, exode rural, explosion démographique. Entre 1750 et 1860, Paris passe de 500 000 à 1,7 millions d'habitants ; Londres de 700 000 à 3,2 millions d'habitants. Le rapport Chadwick (1842) en Angleterre, le rapport Blanqui (1848) en France, décrivent des paysages urbains chaotiques, où les usines et les habitations se mélangent, où les services hygiéniques et les espaces publics sont insuffisants. Les grands travaux haussmanniens, qui détruisent une partie des quartiers historiques de Paris, ne sont pas encensés par les intellectuels, mais au contraire critiqués, que ce soit par Hugo, Goncourt, Delvaux, Proudhon. Le Vieux Paris, que Voltaire aurait voulu détruire un siècle plus tôt, est désormais l'objet des méditations nostalgiques de Baudelaire.

LE MODÈLE TRANSMIS, LE MODÈLE REVISITÉ

Interview de Elena Cogato Lanza, architecte, maître d'enseignement et de recherche à l'EPFL¹**Q : Face à la diversité culturelle et sociale actuelle, comment enseigne-t-on l'urbanisme ? Fait-on autant recours à l'étude de modèles que par le passé ?**

R : Qu'est-ce que nous entendons par « modèle » ? Un projet ou une réalisation qui, par son exemplarité, devient une référence dans la pratique et dans le discours architectural et urbanistique. Par exemple, l'Unité d'habitation est un modèle, auquel l'on ne fait jamais référence pour l'ensemble de ses caractères mais, selon le contexte : pour les relations entre les appartements et la rue corridor ; pour le système des espaces collectifs, du rez-de-chaussée à la toiture ; pour son autosuffisance fonctionnelle et morphologique par rapport à la ville existante et à la géographie ; etc. De ce point de vue, il n'y a pas de contradiction fondamentale entre le recours au modèle, entendu comme système de relations « multi-niveaux » partiellement démontable, et le souci de traiter, par le projet, la diversité culturelle, sociale, environnementale et architecturale. Cependant, le recours au modèle sert à clore une question de projet, mais non à formuler la question elle-même. Raison pour laquelle, dans l'enseignement, procéder par « thèmes » me semble beaucoup plus pertinent. Par exemple, en initiant les étudiants à la problématique du projet des espaces ouverts de grande échelle et urbains, je préfère identifier une série de thèmes qui servent avant tout à interpréter les conditions de contexte du projet, en termes de potentiels à cultiver notamment. Les thèmes seraient, entre autres, les suivants : d'une part, l'articulation en des figures intelligibles de l'espace ouvert et des éléments bâtis, compte tenu de la taille de plus en plus importante de l'espace ouvert, ce qui met en crise les figures traditionnelles ; d'autre part, l'activation, dans le processus de projet, de démarches de conception et de composition qui permettent d'atteindre un taux d'inventivité comparable à celui de la ville existante non-projetée, laquelle ne cesse de recomposer formes, typologies, fonctions et symboles. Armé de ces deux thématiques comme d'une boussole, vous pouvez traverser tout le XX^{ème} siècle, et construire votre trajectoire dans un ensemble de projets, théories, démarches et modèles, et ce faisant vous doter d'une boîte à outils pour le projet aujourd'hui.

Q : Les réalisations de prestige mises à part, la pratique actuelle en Europe est plutôt sous-tendue par une approche sensible aux spécificités des sites et de l'environnement local. Est-ce suffisant pour produire une ville de qualité ?

R : Dans le domaine du projet comme dans d'autres, nous assistons aujourd'hui à une exacerbation des singularités. La différence apparaît être de plus en plus une valeur en soi. Cette tendance – comme celle de l'attention

obsessionnelle à l'identité – trouve à mon sens son origine dans une contradiction fondamentale, inscrite dans la culture projectuelle de l'après-guerre. Les architectes répondant aux besoins résidentiels d'une démographie en croissance rapide s'engagent alors simultanément sur le front de l'optimisation des solutions, valables pour leur généralité, et celui du « community planning » (P. Abercrombie), c'est-à-dire des conditions fonctionnelles et spatiales (architecturales/territoriales) du lien communautaire. A terme, une déflagration s'opère entre ces deux finalités, auxquelles nous pouvons associer schématiquement deux manières de concevoir le rôle de l'architecte dans la société : comme un penseur d'une part et comme un interprète porte-parole d'autre part. Aujourd'hui, nous devons selon moi réfléchir à articuler souci identitaire et communautaire et construction de la ville comme bien collectif, ce qui implique de réfléchir sur les raisons du pluralisme.

Q : La tentation à recourir aux modèles est-elle encore pertinente ? D'autre part, la recherche s'intéresse-t-elle à renouveler ou à constituer de nouveaux modèles ?

Les modèles servent une pratique scientifique et professionnelle peu personnalisée. Le pilotage de démarches qui se fondent sur des modèles peut ainsi aisément passer d'une main à une autre. Ce n'est pas négligeable. Mais l'expérience nous apprend que la rencontre entre les intelligences et le savoir-faire d'individus joue un rôle essentiel dans la compréhension effective des problématiques posées par un territoire spécifique. Cela permet aussi de revisiter les traditions de travail respectives. Par exemple, j'ai récemment travaillé sur le « Plan Wahlen », le plan d'autosuffisance alimentaire et de modernisation agricole mit en place en Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale. En délaissant une lecture en terme de « modèle » (par exemple, de modèle de calcul des besoins alimentaires et de leur mise en relation avec le territoire et son potentiel productif), une réflexion a émergé sur la manière de mettre en place une planification dans des conditions d'indétermination et de réversibilité supposée, qui est d'un grand intérêt pour qui opère dans le domaine du projet architectural et urbanistique. Sinon, un chantier de recherche d'une urgente actualité est de constituer une « critique urbaine » – au même titre que l'on parle d'une « critique architecturale » – qui s'attaque à des situations construites, dont les qualités, les richesses et les carences devraient être mises en évidence, sans prendre en considération les modèles dits de « ville habitable » (elles le sont sur la base de critères spar trop variables). Une critique urbaine aussi entendue oblige à articuler notre regard averti de spécialiste avec notre expérience individuelle de la ville.

¹ Elena Cogato Lanza est maître d'enseignement et de recherche au Laboratoire de construction et conservation 2, au sein de la Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit (ENAC).

COMMENT PASSER DU PROJET D'AGGLOMÉRATION À L'ACTION: DÉMARCHES INNOVANTES

Josianne Maury, Nicole Surchat Vial et Joël Christin¹

Trente projets d'agglomération «urbanisation et transport» ont été remis à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à la fin de 2007. A travers les projets d'agglomération, la Confédération encourage les agglomérations à résoudre leurs problèmes de manière coordonnée et efficace, ainsi qu'à se développer en conformité avec les principes du développement durable. Le projet d'agglomération permet d'inscrire les mesures d'intervention nécessaires à l'échelle du quartier dans un contexte plus global qui est celui de l'agglomération. Dans le cadre de

ces projets, les entités responsables ont défini des mesures à prendre dans le domaine des transports et de l'urbanisation. Elles ont mis en évidence, chacune à leur manière, les secteurs à développer (par exemple des pôles de développement). Elles doivent maintenant profiter de l'élan suscité pour poursuivre leur concrétisation et leur mise en œuvre.

Les mesures définies dans les projets d'agglomération, de même que leur réalisation, se déclinent très différemment d'une agglomération à l'autre. L'agglomération franco-valdo-genevoise et celle Lausanne-Morges viennent ainsi de lancer chacune un projet-modèle qui traite du rapport entre les projets d'agglomération et le développement des quartiers. Ces

¹ Respectivement collaboratrice scientifique (Politique des agglomérations) à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), architecte-urbaniste, Cheffe du Projet d'agglomération (Direction générale de l'aménagement du territoire, Canton de Genève) ainsi que responsable de la communication du SDOL.

«GENÈVE AGGLO 2030» – LE PROJET URBAIN, MÉDIATEUR ET LEVIER DE LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE (Nicole Surchat Vial)

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois répond à la volonté de donner vie à une agglomération transfrontalière franco-suisse à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le district de Nyon dans le canton de Vaud et les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans la Région Rhône-Alpes. Le défi est particulièrement exigeant: le Projet implique 204 communes suisses et françaises, 2 cantons suisses, 2 départements français, 1 région française et 2 pays, plus de 50000 travailleurs transfrontaliers, près de 800000 habitants qui se réunissent pour relever enjeux et projets à construire ensemble en matière d'urbanisation, de mobilité, de logement, d'économie, de formation, d'environnement, d'agriculture, de santé, de politique sociale et de culture.

En décembre 2007, les 18 partenaires ont signé la Charte d'engagement du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour construire ensemble un développement durable. Ce projet se décline en trois niveaux:

1. La vision politique «GENÈVE AGGLO 2030» et ses cinq finalités: la solidarité, la cohésion et l'équité; le développement économique; la qualité de l'environnement; l'efficacité des investissements publics et la gouvernance.
2. Une planification stratégique en deux démarches qui se fécondent mutuellement: le Schéma d'agglomération, traduction spatiale des objectifs du Projet d'agglomération, et les politiques de services nécessaires pour améliorer concrètement la cohésion territoriale et les conditions de vie de la population.
3. Des projets stratégiques de développement, des

mesures d'infrastructures pour lesquelles le Fonds fédéral d'infrastructure est sollicité et des fiches actions pour les politiques de services.

La stratégie de développement propose la construction d'une agglomération compacte, multipolaire et verte, assurant un développement équilibré de la région pour accueillir 200000 habitants et 100000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.

- Compacte, elle est capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité en préservant les ressources environnementales et en freinant la périurbanisation.
- Multipolaire, elle rééquilibre la répartition de l'habitat et des emplois au sein de l'agglomération tout en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux.
- Verte, elle renforce son attractivité en préservant ses paysages et son agriculture dynamique tout en assurant une forte présence de la nature en ville.

La mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le Projet d'agglomération constitue une étape essentielle. Il traduit la volonté du partenariat franco-valdo-genevois d'organiser ensemble le cadre de vie, de manière durable et solidaire. Les collectivités partenaires s'engagent à le mettre en œuvre en commun et dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives. Le programme de mise en œuvre proposé pour la période 2008 – 2010, porte sur trois missions principales: le volet spatial, les politiques de service et la participation et communication.

agglomérations mettent en place des démarches globales pour la mise en oeuvre de leurs projets d'agglomérations.

Ces deux démarches montrent qu'il n'existe pas de recette unique pour passer du projet à l'action, mais que plusieurs méthodes sont envisageables. Il apparaît cependant qu'une bonne coordination entre le projet d'agglomération et le projet à l'échelle du quartier est indispensable. Le développement d'une démarche de type projet urbain permet une approche globale qui prend en considération les différentes thématiques à travers la mise en place d'un processus participatif. Cette mise en œuvre peut aussi bien concerner de nouveaux quartiers que des quartiers existants.

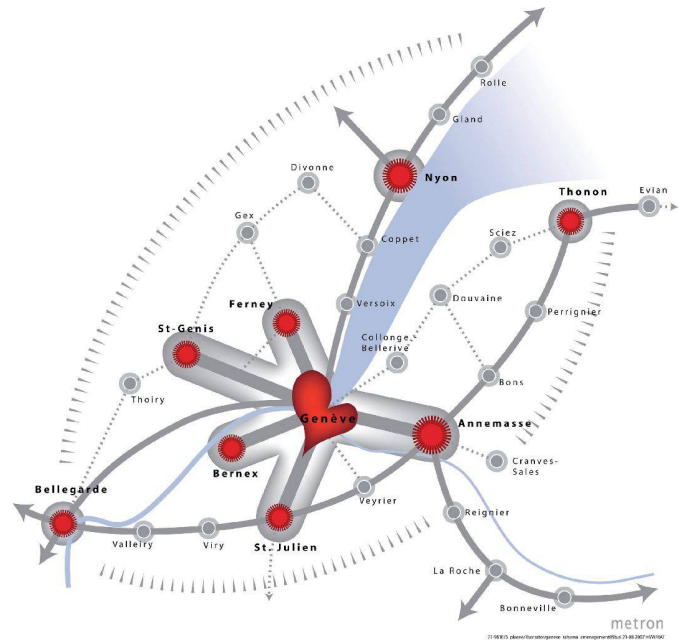


Schéma d'agglomération

Le volet spatial

La mise en œuvre du volet spatial du Projet d'agglomération se déroulera à la fois par un approfondissement du Schéma d'agglomération à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, afin de poursuivre le travail engagé, et par des zooms sur les axes de développement identifiés par le Schéma. Cette itération entre plusieurs échelles est un des mécanismes garantissant la cohérence de la mise en œuvre. Les axes de développement sont ainsi identifiés comme des Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA). Ils feront l'objet d'études tests (mandats d'études parallèles) dans une démarche associant les collectivités locales concernées selon un principe de co-maîtrise d'ouvrage avec les représentants de l'agglomération. Le collège, en charge de la conduite des études urbaines, sera ainsi composé des représentants des communes suisses et françaises, de la communauté de communes, du Conseil général, de l'Etat français, de la Région Rhône Alpes, des Cantons de Genève et Vaud. Il associera également des professionnels de l'urbanisme.

Les travaux se dérouleront en deux phases chacune débouchant sur des séminaires et des tables rondes. Les résultats – rapportés au Comité de pilotage d'agglomération qui assurera le maintien du cap général de l'ensemble des projets (7 PACA) – seront transmis sous forme de recommandations à l'autorité compétente chargée de formaliser dans son système législatif propre la traduction des projets en règles ad hoc. Travailler dans un aménagement contractuel, à cheval des frontières, des institutions et des règles, pour trouver des solutions cohérentes et durables pour le territoire, tel est en

définitive le pari de l'imbrication des études à différentes échelles, sur des portions de territoires résolument franco-suisse.

Les politiques de services

La Charte d'engagement identifie pour chaque thématique des actions dont la mise en œuvre est répartie entre le Comité régional franco-genevois et le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Deux thématiques occupent le devant de la scène : l'économie, avec la mise en place d'une politique de pôles de développement économique à l'échelle de l'agglomération et le logement, avec la mise en œuvre d'investigations sur les processus de production du logement et l'identification des aspirations résidentielles des habitants.

La démarche participative

La mise en œuvre du Projet d'agglomération s'accompagnera d'un renforcement de la démarche participative déjà engagée lors de son élaboration. Cette démarche se déroulera à deux échelles : celle de l'agglomération avec une sensibilisation sur les enjeux du Projet, et celle des PACA avec la mise en place d'une démarche de concertation qui accompagnera les travaux.

En définitive, ce type de mise en œuvre du Projet d'agglomération renforce l'intégration des politiques de services et du projet territorial d'ensemble et des projets urbains par axe. Le projet urbain constitue le levier de la cohésion, de la solidarité territoriale et de la construction du grand territoire, le lien entre « hard » (l'organisation spatiale, infrastructures de mobilité, urbanisation, trame verte) et le « soft » (politiques de services).

SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS (SDOL) : CONSTRUIRE LA « VILLE DANS LA VILLE » À MALLEY, PAR-DELÀ LES FRONTIÈRES COMMUNALES (Joël Christin)

Friche industrielle en milieu urbain où se croisent les voies de communication les plus importantes, la plaine de Malley, dans l'Ouest lausannois, se présente comme un archétype des secteurs à haut potentiel sur lesquels mise la politique de développement territorial de la Confédération. Profitant d'atouts rares à l'échelle suisse, une véritable « ville dans la ville » est envisagée sur cette superficie de 70 hectares répartie entre les communes de Lausanne, Prilly et Renens. Le nouveau quartier durable, qui vise une haute qualité de vie tout en économisant du territoire et en optimisant les transports, doit pouvoir accueillir quelque 8000 habitants et emplois supplémentaires. Ceux-ci pourront profiter d'une halte de train RER et d'un futur tram qui desserviront le futur « Malley à 2000 Watts » envisagé comme un modèle du genre.

Cette vision tranche nettement avec la représentation courante de Malley. Ce lieu ayant accueilli les vieux abattoirs et d'anciennes industries lourdes rejetées à l'extérieur des limites de la ville de l'époque n'a durant longtemps pas brillé par son image. Le tableau prometteur qui se dessine désormais doit beaucoup à la concertation entre acteurs, par-delà les frontières politiques et techniques, ainsi qu'à la coordination de leurs actions. Un Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a d'abord fixé, entre 2000 et 2003, les principales lignes de développement stratégique pour la région. Reprises à une échelle plus large par le Projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM) et par le Plan directeur cantonal, ces visées stratégiques se sont par ailleurs pré-

cisées dans le cadre d'études à plus petite échelle. Le secteur du faisceau des voies ferrées entre Bussigny et Sébeillon a ainsi vu émerger trois sous-secteurs de développement prioritaires, dont celui de Malley. Menée en 2006, une étude-test a ensuite réuni plusieurs bureaux d'urbanisme, des experts et les principaux partenaires politiques et techniques pour explorer différentes voies de développement du secteur de Malley. Une synthèse de ce travail a permis l'élaboration d'un Plan directeur localisé intercommunal en voie d'achèvement.

Les plates-formes d'échange mises en place par le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois ont permis de parvenir au seuil de la procédure de légalisation. Aux deux niveaux stratégique et technique, elles réunissent élus et techniciens des communes et du canton, représentants des partenaires, notamment les transports publics, et experts dans différents domaines. Elles se sont aussi ouvertes aux associations et au public à plusieurs étapes du processus pour de l'information, des échanges et de la consultation sous diverses formes.

Aujourd'hui, au moment où débute la construction de la halte de train RER, cette concertation et cette coordination doivent être renforcées. A la recherche d'une nouvelle identité et face à des défis opérationnels qui vont se multiplier en se détaillant, Malley ne peut plus être regardé comme une zone à aménager en périphérie des trois communes concernées. Amorcé par les plates-formes existantes, le recentrement de la perspective sur



Bordée au nord par des voies de chemin de fer où une future halte de train RER sera installée, la plaine de Malley avec sa friche industrielle dispose d'un potentiel de développement rare.

le cœur du secteur doit devenir effectif pour les acteurs qui prendront en main la mise en œuvre concrète des mesures indiquées dans le Plan directeur localisé.

La forme exacte de la nouvelle structure de gestion à créer n'est pas encore définie. Il ne s'agit bien sûr pas de court-circuiter les institutions démocratiques et c'est principalement un rôle de gestion opérationnelle de site qu'il s'agit d'assumer. Mais il faudra que cette structure soit à même d'opérer dans un contexte multiforme où les influences se multiplient. La coordination des actions, notamment entre l'urbanisation et le développement des transports, posera certainement quelques défis dans ce secteur. La naturelle tendance centralisatrice des communes politiquement et administrativement fortes devra trouver dans la dynamique du projet des motifs de s'inverser dans un mouvement centripète sur Malley. Car il s'agit de construire et de développer la qualité de vie pour l'habitant, l'exploitant, l'employé ou l'usager, en prenant son point de vue, au centre du futur quartier, et en l'associant autant que faire se peut aux démarches.

La structure aura à révéler sur le terrain l'évidence de la convergence d'intérêts entre les investisseurs, les représentants politiques, les habitants et les utilisateurs dans la réalisation des objectifs stratégiques définis précédemment. Au centre, la qualité de vie pour les habitants et l'excellence des projets qui lui sera adéquate. La structure à mettre en place aura aussi à assurer la coordination de très nombreuses actions urbanistiques,

foncières ou dans le domaine des constructions publiques et des infrastructures. En projet, une charte «Malley durable» aidera à orienter certaines de ces actions. Mais c'est en particulier la concertation qui est appelée à se renforcer. Au fur et à mesure du développement, des acteurs toujours plus spécifiques et des populations toujours plus larges doivent pouvoir s'associer à la réflexion et à la réalisation des projets. Ce sera en particulier le cas des nouveaux arrivants, publics ou privés, qu'une structure leur offrant un rôle ou leur donnant la parole aidera à s'intégrer et à s'identifier au quartier dans un esprit de développement durable.

L'expérience de la reconversion de la friche de Malley sera un test pour les structures de coopération mises en place dans le cadre du SDOL et de l'ensemble du PALM. Son succès dépendra notamment de sa souplesse et de sa possibilité de s'adapter à l'évolution d'un projet urbain majeur et complexe, en tissant des liens multiples par delà les frontières géographiques et institutionnelles. Dans son principe, la structure de gestion envisagée pourra être reprise dans d'autres pôles de développement de l'agglomération, pour peu que l'urbanisation en soit une composante principale. Les enseignements attendus dans le cadre très riche de Malley ne manqueront en tout cas pas d'inspirer les méthodes à trouver et à mettre en place pour la mise en œuvre des projets issus des cinq schémas directeurs de l'agglomération Lausanne-Morges ou des projets conçus dans le cadre d'autres agglomérations.

IBA BASEL 2020: VERS LA PREMIÈRE EXPOSITION TRINATIONALE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Maria Lezzi, Frédéric Duvinage, Bettina Kleine-Finke et Dirk Lohaus¹

Apprendre du meilleur. L'avantage d'une région transfrontalière – comme la région urbaine trinationale de Bâle – est le fait que l'on puisse accéder aux méthodes de planification et aux expériences pratiques des voisins. Ainsi l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB) se familiarise depuis plus de trois ans avec un outil allemand pour l'urbanisme et le développement régional: l'IBA (Internationale Bauausstellung), en français, l'Exposition Internationale d'Architecture et d'Urbanisme. Quels sont les avantages de cet instrument et comment peut-on l'adapter à une région urbaine trinationale ?

¹ Respectivement Cheffe de service d'aménagement au Département des Travaux Publics du Canton de Bâle-Ville, Directeur de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle, Coordinatrice du projet IBA Basel 2020 (Département des travaux publics du Canton de Bâle-Ville) et Chef de projet à l'Eurodistrict Trinationale de Bâle

Dix ans de travail transfrontalier en commun

La région urbaine trinationale de Bâle, située à l'endroit où le Rhin part vers le nord, est aujourd'hui un bassin de vie et un espace économique unique en son genre. Ses 226 communes accueillent 830 000 habitants et 330 000 emplois. Les différents territoires nationaux de la région urbaine trinationale ont développé entre eux de nombreuses relations économiques, sociales ou institutionnelles. C'est dès lors en tant que territoire trinationale unique que les villes et communes de cette région urbaine peuvent se positionner et valoriser leurs atouts. A une époque de mutation rapide de l'environnement politique et économique et de vive concurrence territoriale au niveau international, la région urbaine trinationale de Bâle possède en effet d'excellents atouts.

Si sa position trinationale constitue une richesse en termes de diversité, elle crée simultanément une forte fragmentation de l'espace. C'est pour cette raison que les villes et les communes de la région urbaine trinationale de Bâle ont décidé de travailler ensemble au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) (anciennement Agglomération Trinationale de Bâle ATB). Dans le cadre de séminaires, leurs responsables ont développé ensemble une stratégie de développement commun pour 2020. Celle-ci montre que les défis à relever et les potentiels de développement de cette région urbaine transfrontalière sont importants. Néanmoins, avec les instruments actuels, il est particulièrement difficile d'assurer la qualité des projets transfrontaliers jusqu'à leur réalisation, ce qui explique pourquoi ils perdent une partie de leur rayonnement et de leur force d'entraînement. Dans le cadre de la coopération transfrontalière, les instruments classiques de planification apparaissent confrontés à leurs limites. C'est pour répondre à cette problématique que le concept « IBA Bâle 2020 » a été élaboré au cours de ces trois dernières années au sein de l'ETB, sous la direction du Canton de Bâle-Ville. L'Office fédéral du développement territorial a subventionné le développement de ce projet dans le cadre des projets-modèles.

Sur le chemin d'IBA Basel 2020

Dans une Exposition Internationale d'Architecture et d'Urbanisme, de quoi parle-t-on ? IBA est bien plus qu'un simple salon de l'architecture ou qu'une classique biennale de l'architecture. Les Expositions Internationales d'Architecture et d'Urbanisme s'inscrivent dans la tradition des Expositions Universelles et sont organisées depuis le milieu du XIX^e siècle en

Allemagne. Orientées à l'origine sur les techniques de construction, elles se sont transformées au cours du XX^e siècle en des expositions programmatiques mettant en valeur les innovations urbanistiques, les nouvelles dynamiques de la culture architecturale et le développement urbain intégré (par exemple IBA Emscher Park 1989-1999, IBA Hambourg 2003-2013). Au-delà du lieu et de la période de l'IBA, ces dynamiques se répercutent au niveau international et dans la durée. Les IBA organisées jusqu'alors ont en effet à chaque fois déclenché un mouvement global permettant de concrétiser des projets s'étalant sur plusieurs années, d'accélérer des réalisations déjà planifiées et d'en initier de nouvelles.

En mars 2008, une première ébauche de mémorandum IBA Basel 2020 a été publiée. Celle-ci met en avant les effets de la situation transfrontalière de la région urbaine de Bâle sur le bassin d'emplois et le bassin de vie trinational. En ce début de XXI^e siècle, l'exposition IBA Basel 2020 traite ainsi des questions suivantes : comment la région urbaine trinationale de Bâle peut-elle se développer de manière transfrontalière ? Comment ses territoires peuvent-ils se rapprocher pour grandir ensemble ? L'exposition IBA Basel 2020 stimule ce processus d'intégration fonctionnelle par la mise en œuvre de projets ciblés dans des domaines thématiques préalablement définis. Ceux-ci reflètent les forces actuelles de la région urbaine trinationale. Les projets IBA des quatre domaines thématiques ci-dessous permettront de révéler et de développer les forces de demain :

- Culture, patrimoine et développement durable ;
- Le Rhin & Co : l'eau et les autres paysages ;

IBA und ich: Identität, Trinationalität, Internationalität
IBA et Moi : Identité, Trinationalité, Internationalité



- La région urbaine trinationale en mouvement;
- Vivre à l'heure de l'économie de la connaissance: Life and Sciences.

Pourtant une Exposition Internationale d'Architecture reste une exposition. La question se pose donc de savoir quelles sont les zones qui correspondent aux différentes salles de cette exposition et qui permettent de présenter au mieux les projets. Le périmètre de présentation central de l'exposition IBA Basel se situera ainsi au niveau du cœur urbain trinational et le périmètre périphérique se limitera à la région urbaine trinationale de Bâle qui correspond aujourd'hui au périmètre de l'ETB. Les zones le long du Rhin et des frontières feront ainsi partie des espaces centraux de présentation de l'exposition.

Assurer la qualité et l'excellence

Il n'existe pas de règlement écrit pour les IBA, seulement des principes transmis de manière orale. L'un d'eux est la visibilité des effets de l'exposition IBA au travers des projets, des processus et de l'organisation d'événements. La réalisation de projets au service de la vision générale constitue la principale impulsion et la renommée des IBA. Cet impact n'est pas lié à la taille des projets, mais à leur qualité, leur niveau d'excellence et à leurs orientations thématiques. Les projets d'une exposition IBA sont dès lors évalués sur la base de critères de qualité définis préalablement. Ils obtiennent le label IBA s'ils répondent à ces critères. S'ils maintiennent cette excellence jusqu'à la fin de leur réalisation, ils obtiendront le certificat IBA et ils feront partie du programme de présentation finale. L'IBA Basel 2020 accorde son label et son certificat aux projets durables, aux processus et événements qui répondent aux critères de qualité suivants :

- cohérence avec le Leitmotiv de l'IBA et les domaines d'intervention,
- excellence architecturale, sociale et écologique,
- caractère innovant et exemplaire,
- la plus-value IBA: projet qui n'aurait pas été réalisé, réalisé avec des difficultés ou repoussé à plus tard sans l'IBA,
- caractère transfrontalier ou contribution à l'intégration trinationale de la région urbaine,
- délai de réalisation entre 2009 et 2020.

Ces critères de qualité doivent être respectés pour tous les projets qui veulent participer à l'IBA Basel 2020. Il est clair que ces critères ne pourront pas toujours être satisfaits dès le départ. Pour que les projets génèrent les effets

désirés, il ne suffit pas de les sélectionner. Il sera au contraire nécessaire qu'ils profitent d'un accompagnement technique durant toute la durée de l'exposition. L'expertise du bureau IBA et la qualité des membres du conseil scientifique entraîneront une sélection et un processus de qualification. Ici également, un accompagnement continu et des soutiens ponctuels seront assurés.

Un projet réalisé dans le cadre de l'IBA profitera de nombreux avantages. Il fera en définitive partie d'une grande manifestation et aura ainsi une visibilité et un prestige plus important que s'il était réalisé de manière isolée. L'accompagnement des projets et la rigueur de leur sélection devrait assurer la qualité des réalisations labellisées IBA. L'accompagnement mené par l'équipe du bureau IBA facilitera et optimisera la recherche de partenaires, l'octroi de subventions publiques ou l'ancrage au niveau des collectivités locales. Les activités de marketing, l'excellence et la participation à la dynamique IBA généreront une attention supra régionale et internationale. C'est ainsi que l'IBA Basel 2020 améliorera la réalisation, l'efficacité et l'efficience des projets.

Situation actuelle et perspective d'avenir

Les premières décisions de financement ancrent solidement le portage trinational du projet IBA Basel 2020. Côté allemand, ce sont quatre collectivités qui se sont engagées fermement à participer à l'exposition. Les membres français se sont également prononcés en faveur de ce projet, tout comme le Conseil d'Etat du Canton de Bâle-Ville et le Département des Travaux Publics du Canton d'Argovie, qui s'approprient à soumettre des demandes de financements aux décideurs politiques de leur canton respectif. Le projet devrait en outre être soutenu par des financements européens sollicités au travers du programme INTERREG IVA, ainsi que par des subventions de la Confédération suisse, via sa nouvelle politique régionale. Le gouvernement du Canton de Bâle-Campagne s'est en revanche prononcé contre une participation au financement de la première phase du projet, soit jusqu'en 2012.

De grands espoirs peuvent être fondés dans IBA Basel 2020. Une poussée d'innovation est en tous cas attendue dans le domaine de la collaboration transfrontalière, dont les projets seront redynamisés et améliorés au travers de cette manifestation. Cependant, une IBA a aussi besoin – en particulier, dans le contexte trinational – d'un fort moteur qui fasse avancer le projet et assure sa réussite, notamment d'un point de vue financier, sans surcharger les différents partenaires.

LA NOUVELLE SIMPLICITÉ

*Vittorio Magnago Lampugnani,
professeur d'histoire de l'urbanisme à l'EPFZ*

En architecture, l'historiographie traditionnelle omet souvent le fait que chaque époque a vu se côtoyer plusieurs styles architecturaux. Jamais pourtant, il n'y en eut autant qu'à l'heure actuelle. Il apparaît ainsi qu'aujourd'hui l'intérêt des architectes et de leur public est porté sur l'exception et non pas sur la règle ou la convention. Plus une exception est spectaculaire, plus elle est visible et jugée comme digne d'intérêt. Cette évolution a pour conséquence que de nos jours, le travail sur la forme et la façade du bâtiment est prépondérant, afin d'assurer cet effet de différenciation. La relation entre ces éléments et l'intérieur de la construction est par contre de plus en plus délaissée.

Les architectes qualifiés de stars par les médias se sont vite adaptés au nouveau contexte. Ils fournissent la surprise attendue, celle qui est

susceptible d'éveiller l'attention médiatique, et l'anoblissent par leur signature. Un nouveau rôle de l'architecture, à la fois glamour et affirmatif, se dessine ainsi. Dans le même temps, les sensations nouvelles (ou qui semblent nouvelles) qui inondent le public quotidiennement créent la confusion. Tout semble possible, mais, paradoxalement, tout est semblable.

Ce développement étonne d'autant plus qu'il rompt avec la tradition de la modernité. Celle-ci s'inscrivait en effet dans une toute autre direction, celle de la retenue, de la réduction, du silence et de la simplicité. Son essence était aussi vieille que l'architecture elle-même. Vitruve la propagea, Vignola s'y appliqua (contrairement à son contemporain Palladio, qui malgré une sévérité classique était un grand créateur iconique), Domenico Fontana et Ferdinando Fuga l'amenèrent à une précoce apogée et lui conférèrent une dimension urbanistique.

Une rupture consciente, dramatique et peut-être irréversible, avec la possibilité de conférer un sens au visuel eut cependant lieu au début du XX^e siècle. Ce ne fut pas l'œuvre d'un architecte, mais d'un écrivain, Hugo von Hofmannsthal, qui publia en 1902 dans un quotidien berlinois la lettre fictive de Lord Philipp Chandos à Francis Bacon dans laquelle il décrit le vide derrière les mots comme étant la conséquence de l'éviction hors du paradis de la confiance en la langue et suggère le silence comme seule issue possible. A partir de là, ce silence ou tout du moins une réduction proche du silence devint la ligne directrice de la modernité, y compris dans l'architecture : de Adolf Loos (et en arrière-plan Karl Kraus) à Le Corbusier, de Karl Scheffler à Ludwig Mies van der Rohe.

Justifications contemporaines pour la simplicité

A peine un siècle plus tard, la modernité n'est plus aussi moderne qu'elle ne le fut et nous dûmes et devons prendre congé de quelques-uns de ses principes. Parmi ceux qui restent toutefois valables, y compris dans un contexte contemporain, il y a la simplicité. Celle-ci est tout d'abord dictée par la technique. L'artisanat continue en effet dans beaucoup de domaines à garder son empreinte sur le processus de construction, même là où les procédés techniques les plus modernes sont utilisés. Ainsi, plus les étapes de travail et les détails se répètent, moins le processus est compliqué. En d'autres termes, plus un bâtiment est simple, moins sa construction pose de problème. L'absence de problèmes dans la construction ne doit certes pas déterminer de façon simpliste la forme d'un organisme aussi complexe et composite que l'est une maison, mais des complications ne se



Stadtarchitekturen / Urban Architectures, Vittorio Magnago Lampugnani, Quant Verlag, Luzern, 2006

Rue urbaine secondaire, proposition pour la réhabilitation du quartier Saint-Jean à Bâle pour le campus Novartis

justifient que dans le cas où le but et le concept du bâtiment l'exigent. Cela également pour des raisons économiques. Dans le processus de construction, le travail a en effet des incidences financières beaucoup plus importantes que le matériel. Aussi, plus un bâtiment est difficile à construire, plus sa construction exige de travail et donc d'argent. La pression économique liée à la construction de bâtiments implique qu'on en réduise leurs coûts de fabrication. Et même lorsque le cadre financier est large, il est bon d'économiser là où une économie est possible pour pouvoir être généreux en d'autres endroits.

La rentabilité dans la construction, c'est-à-dire le rapport raisonnable et réfléchi avec les ressources, représente en effet un avantage pour l'œuvre elle-même, tandis que pour l'humanité, elle constitue un impératif. Une architecture de la simplicité peut ainsi être doublement durable. Elle peut contribuer à la conservation des ressources énergétiques et matérielles de notre planète, de par le fait qu'elle ne consomme que ce qui est absolument nécessaire. Sa durée de vie matérielle et esthétique est d'autre part plus longue, du fait de la solidité et de l'intemporalité de sa construction. Elle est de la sorte à même de contrer le gaspillage en partie responsable de la destruction de notre monde.

Le contrôle et la réduction de la consommation d'énergie dans la construction s'imposent ainsi par le simple fait que celle-ci représente près de la moitié de l'ensemble de la consommation énergétique de notre société occidentale. A cela s'ajoute hélas le fait qu'elle concerne des combustibles fossiles, donc non renouvelables tels que le pétrole et le gaz. Certes ce problème ne peut être résolu par la seule simplicité de la construction. Il n'en demeure pas moins qu'un volume de construction élémentaire pourvu d'un nombre d'ouvertures raisonnable et elles-mêmes judicieusement placées du point de vue héliothermique est de toute façon plus économique qu'une sculpture complexe en verre. Les systèmes de chauffage et de refroidissement traditionnels, qui utilisent de façon optimale les conditions climatiques naturelles et se suffisent d'une technique simple réduite à son minimum, sont par ailleurs susceptibles de réduire de façon drastique la consommation énergétique d'un bâtiment, en particulier dans nos zones à climat modéré.

En termes de durabilité, toute maison est non seulement une machine à consommer de l'énergie, mais aussi une accumulation coûteuse de matériel, de travail et d'idées, de même qu'un amas potentiel de décombres. C'est pourquoi elle ne devrait pas devenir un simple produit jetable. Le marché foncier et les mécanismes

d'amortissement encouragent la rapide succession de la démolition et de la reconstruction, alors même que cela représente un gaspillage insensé, écologiquement irresponsable, et inacceptable du point de vue de l'économie nationale. Bientôt, ce gaspillage sera également intenable pour les logiques du marché.

Mais ce ne sont pas seulement des raisons techniques, économiques et écologiques qui parlent en faveur de la simplicité dans la construction. Ce sont aussi et surtout des raisons sociales. L'architecture est un art à caractère fortement public et de ce fait, elle devrait parler au plus grand nombre. Pour reprendre les mots de Loos, « la maison doit plaire à tous » et, aurait-on envie d'ajouter, durant des décennies, voire des siècles. Or, ceci n'est possible – si l'on ne veut pas faire le difficile – que par le renoncement aux gestes individuels, en faveur d'une neutralité cultivée ou, dit autrement, d'une simplicité réfléchie.

L'exigence sociale de l'architecture conduit obligatoirement à sa dimension urbanistique. La ville constitue une des expressions les plus abouties de la culture d'une société, sinon la plus aboutie, dans laquelle des individus se soumettent de leur plein gré à une réglementation supérieure qui coordonne, règle, facilite et, dans le meilleur des cas, enrichit leur cohabitation. En son sein, il y a place pour la dissension critique, mais pas pour des allures capricieuses, des hérésies systématiques ou des poses architectoniques. Marc-Antoine Laugier, défenseur d'un classicisme rationaliste et d'un urbanisme de la diversité et de la surprise, exhortait déjà dans son *Essai sur l'architecture* de 1753 à ne pas abandonner les façades de la ville aux caprices de quelques-uns. La convention sociale doit au contraire se refléter également dans les formes construites qui la représentent. Or, il apparaît aujourd'hui que seule la simplicité peut donner corps une convention moderne et consensuelle.

Dans ce contexte, la dimension idéologique de l'architecture exige elle aussi sa simplicité. Quand il ne répond pas uniquement à une rationalité utilitaire purement commerciale et de bas niveau, l'acte de construire contient toujours aussi le rêve d'une vie meilleure, ou plus exactement d'une vie meilleure pour tous. Cette intention n'est possible ni dans la codification autiste, ni dans la vantardise ou l'étalage de la profusion. La culture et la richesse que nous possédons doivent au contraire être réparties équitablement entre le plus grand nombre, ce qui ne peut être atteint que par cette auto-limitation qui crée la simplicité, et est en retour anoblée par elle.

La simplicité n'est pas un style

Une simplicité ainsi définie n'a rien à voir avec le minimalisme, pas plus qu'elle ne peut être assimilée à une nouvelle pauvreté ou un nouvel archaïsme. Ces tendances plus ou moins à la mode semblent dériver de l'habitude de leurs partisans de porter, partout et en toute occasion, avec une pose pseudo-existentialiste affectée, des chemises, des cravates et des costumes noirs. Elles ont la forme simple pour objectif. Loos, un vrai maître de la réduction, en aurait été profondément horrifié. Dans la nouvelle simplicité, il en va au contraire du contenu. Ce qui est recherché, ce sont bel et bien des programmes simples, des constructions simples, une technique simple, une manipulation simple et des rapports culturels simples.

Concrètement, une maison ne devra pas se présenter comme une construction abstraite dans l'espace, qu'elle soit expressive ou plutôt sobre. Sa conception renverra en revanche à son type et à sa fonction, à la tradition constructive et culturelle dont elle est issue, à sa destination idéale et à ses aspirations intellectuelles. Ses matériaux ne seront pas extravagants sans raison: pas de façade en stucco lustro, en verre sérigraphié ou en plaques de marbre finement découpées et collées sur du verre. Le crépi, la brique de construction, la pierre ou le bois seront au contraire privilégiés, d'autant plus que ces matériaux sont exemplaires du point de vue des techniques de construction, de leur rentabilité ou de leurs riches implications culturelles. La construction aura par ailleurs des fenêtres qui ne seront pas seulement des ouvertures pratiquées graphiquement dans les murs, mais des éléments architectoniques articulés au travers lesquels on peut regarder, qui peuvent être ouverts, fermés et assombrés. Elle disposera d'une cuisine qui sera pourvue d'une vraie cuisinière – peut-être même quelque peu vieillotte – ainsi que d'appareils dont la fonction et le mécanisme sont évidents et qui disposent de boutons et de manettes facilitant leur utilisation et incitant à s'en servir. Dans la salle de bains, il y aura des robinets qu'il sera possible d'ouvrir et de fermer facilement, et même la douche sera ainsi faite qu'elle ne nécessitera ni une notice d'utilisation, ni des études expérimentales approfondies pour s'y laver. Les portes des armoires ne disposeront pas seulement de joints négatifs, mais aussi de poignées, afin que la façon de les ouvrir et de les fermer apparaisse clairement. Et il y aura finalement des plinthes pour éviter de devoir repeindre les murs tous les six mois et épargner aux femmes de ménage toute psychothérapie.

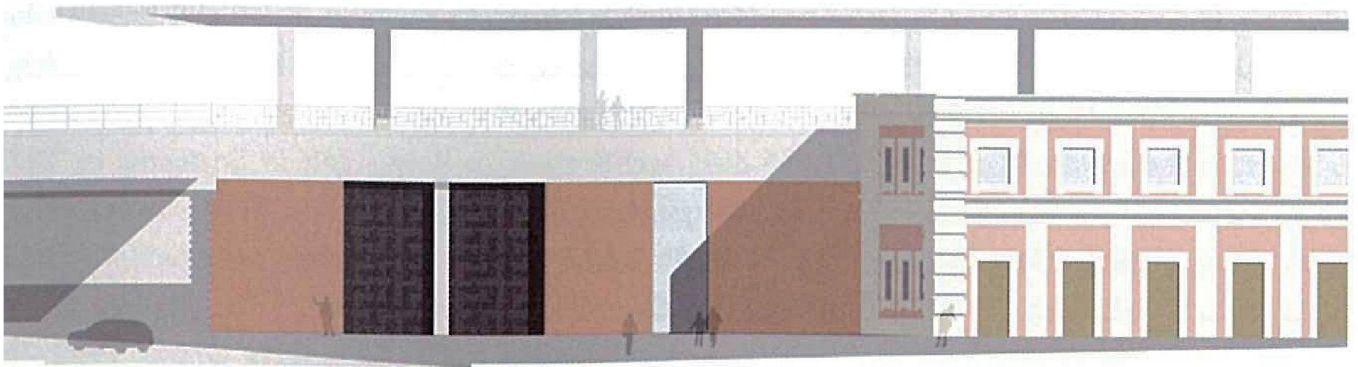
Il ne s'agira cependant pas de revenir à tout prix à une simplicité artificielle dont les condi-

tions d'existence ne sont plus réunies dans le monde moderne et qui par là-même serait affectée. On cherchera plutôt à vérifier quelle part de complexité est vraiment nécessaire, et quelle part ne représente qu'une complication inutile à laquelle on peut renoncer sans perte, voire même peut-être avec profit: un gain de praticité, d'intelligibilité ou de clarté et, en définitive, de qualité de vie.

La simplicité complexe

Dans la pratique, une telle simplicité ne sera cependant pas facile à atteindre. Idéalement, elle doit en effet s'obtenir en partant de la complexité maximale, qui est ensuite progressivement réduite au cours d'un long et difficile processus de sélection. Bien loin d'être simpliste ou même insuffisant, le résultat représente cependant un véritable concentré de richesse. «Ne confondez pas s'il vous plaît le simple avec le simpliste», aurait exhorté Mies van der Rohe. Il ajoutait: «La contrainte à la simplicité ne signifie pas un appauvrissement culturel si nous nous efforçons de saisir autant de beauté qu'il nous est possible.» Ceci est particulièrement vrai dans le domaine des arts plastiques. L'«Annunciata» de Antonello da Messina, qui est exposée au Palazzo Abatellis à Palerme, est peut-être la peinture la plus lapidaire de la Renaissance italienne. Elle se situe à la fin du courant initié par l'iconographie conventionnelle de l'Annonciation. Antonello bannit l'ange du tableau, se limite, pour la représentation de Marie, au portrait d'une beauté sérieuse et délicate sur fond sombre et renonce même à l'auréole. La version munichoise du motif, qui est considérée comme un précurseur de la version palermitaine, ainsi que le nombre important d'essais successifs non aboutis mis à jour lors de la restauration, révèlent à quel point le peintre travailla ce portrait. Les proportions du pouce de la main gauche furent par exemple modifiées trois fois. Le résultat est un magnifique tableau, étonnant par son petit format, à la fois désarmant de simplicité et pourtant grandiose. Sa profondeur énigmatique a donné naissance à des interprétations et des émotions les plus diverses, et continue à le faire aujourd'hui autant qu'il y a cinq cents ans.

Il n'en va pas autrement dans le domaine de l'architecture. Derrière les aménagements et les formes nettes de Leon Battista Alberti et Gianlorenzo Bernini, de John Soane et Karl Friedrich Schinkel, de Le Corbusier et de Mies van der Rohe transparaissent des rejets et des contradictions qui n'ont pu être surmontés et sublimés que grâce à beaucoup d'efforts (et de patience et de talent). Aujourd'hui, à l'époque d'une complexité exacerbée, de contradictions



© Vittorio Magnago Lampugnani, op. cit.

Nouvelle entrée de gare urbaine à côté d'un bâtiment existant, proposition pour la réhabilitation de la station Margellina à Naples

de plus en plus tranchantes et d'une disponibilité toujours plus grande de l'information, il est indéniable que la simplicité requiert d'avantage de compétences et de travail qu'auparavant. Mais à une époque d'un excès de stimulations, où les valeurs se dégradent, elle est également plus importante que jamais.

Des architectures simples pour une vie simple

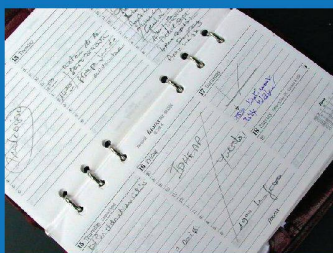
L'architecture ne détermine pas la vie des hommes de façon stricte et rigide. Quand elle est de bonne qualité, elle l'interprète toutefois d'une manière empathique et critique, elle la rend ainsi plus facile et l'influence de façon positive. Une architecture de la simplicité matérialise et suggère une vie simple. Réciproquement, seule une vie simple est à même de lui conférer du contenu et du sens. Même si cette architecture rend bien sûr possible différentes façons de vivre, dans l'idéal, elle devrait être utilisée aussi simplement qu'elle se présente. Des espaces non prétentieux produisent le meilleur effet lorsqu'on s'y comporte de façon

non prétentieuse; à des formes dépourvues de fioritures correspondent des comportements sans fioritures. Même la technique requiert des exigences qui, si elles ne sont pas forcément modestes, sont pourtant négligeables. Dit de façon directe, il est à cet égard plus facile de s'adapter à une technique domestique réduite et à une climatisation simple, si on est prêt à enfiler de temps en temps un pull-over ou à enlever son veston.

Derrière de tels postulats apparemment anodins se dissimule en définitive une utopie: celle d'une vie et d'une cohabitation raisonnables. Elle ne se donne pas ainsi un objectif aussi ambitieux que la création d'un homme nouveau, comme le formulait la modernité classique des années vingt, mais peut tout à fait être apparentée à elle. Cette filiation ne devrait pas effrayer, mais plutôt encourager et l'utopie devrait être entretenue. Elle est la condition requise pour une nouvelle simplicité contemporaine crédible. Elle est également la condition requise pour une architecture engagée et véritablement contemporaine.

<p>Bureau du Comité ASPAN-Suisse occidentale Yves Christen, président Laurent Guidetti, vice-président</p>	<p>Impression Stämpfli Publikationen AG Wölflistrasse 1, CP 8326 CH-3001 Berne</p>	<p>Rédacteur responsable Comité de l'ASPAN-SO Secrétariat, Grand-Rue 38, CH-1260 Nyon</p>
<p>Michèle Miéville, Christa Perregaux, Michel Jaques, membres Isabelle Debrot, trésorière</p>	<p>Mise en page Rédaction <i>TRACÉS</i> Bassenges 4 CH-1024 Ecublens</p>	<p>Comité de rédaction des Cahiers Pascal Michel (rédacteur en chef), Anne-Marie Betticher, Denis Clerc, Michèle Miéville, Christa Perregaux, Roger Ruggli, Claude Wasserfallen (membres)</p>

AGENDA



Densification et nature en ville

Lausanne, 5 novembre 2008

Organisée en collaboration avec l'ASPAN-SO, cette journée vise les objectifs suivants: faire connaître, partager, mettre en valeur des solutions existantes, voire nouvelles, qui permettront l'utilisation optimale de l'espace urbain et la gestion durable des espaces construits, intégrant cadre de vie agréable et biodiversité.

Information et inscription: Fondation Nature & Economie, Rue de l'Eglise-Catholique 8, CP, 1820 Montreux. Tél.: +41 (0)21 963 64 48, Fax: +41 (0)21 963 65 74, e-mail: eggenberger@hintermannweber.ch

Sensibilisation au bruit

Lausanne, 4 décembre 2008

Organisé sur une journée, ce cours s'adresse aux personnes intéressées à la problématique de la protection contre le bruit et désireuses d'approfondir leurs connaissances de base en la matière. Il est mis sur pied en collaboration avec des professionnels de la branche.

Info et inscr.: www.vlp-aspan.ch/fr/agenda

Prochain Forum Ecoparc

Neuchâtel, 23 janvier 2009. Tème: «Quartiers de villa, friches du futur?»

Information et inscription: www.ecoparc.ch ou tél. +41 (0)32 721 11 74