

Universitatea de medicină, farmacie, știință și tehnologie
„George Emil Palade” Târgu Mureș

**Candidatură pentru post de asistent universitar
pe perioadă determinată**

**Selecție de lucrări scrise
2017-2021**

Candidat: drd. arh. Andrei-Alexandru Corbet-Nits

Noiembrie 2021

Cuprins

Disertație post-master DSA de Arhitectură și Urbanism	
Rolul GIS-ului în integrarea dinamicilor naturale în proiectul urban	3
Studii de urbanism DSA	
Între infrastructură și peisaj: Drumul Național 10 la Coignières	7
De la poligonul de tir la campusul mobilităților. Amenajarea Halei A pentru Ifsttar pe platoul Satory din Versailles	11
Disertație de licență în arhitectură	
Palatul pentru toți. Locuința colectivă monumentală în Franța și România 1980-1990	15
Articol	
Sens și contrasens în folosirea materiei în arhitectură	19
Eseu	
Distopie decomplexată. Noul centru civic din București	23

Rolul GIS-ului în integrarea dinamicilor naturale în proiectul urban

septembrie 2021, sub direcția prof. Clara Loukkal

Diploma Specială de Aprofundare (DSA) de Arhitectură și Urbanism este un program post-master de specializare în urban design pentru absolvenții de arhitectură, urbanism și peisaj. Ca student DSA de la Ecole d'Architecture Paris-Est, în al doilea an al programului am efectuat practica profesională de urbanism în două birouri pariziene. Scopul disertației este de a aprofunda un aspect teoretic legat de activitatea profesională.

În anticiparea unui demers conceptual în cadrul unui proiect de amenajare urbană sau teritorială, gândirea trebuie să se sprijine pe o cunoaștere fină a realităților sitului. Din acest motiv, analiza și înțelegerea nesuperficială a locului, în vederea stabilirii unui diagnostic pertinent, devin fundamentele proiectului. Astfel, validitatea deciziilor conceptuale depinde în mare măsură de calitatea studierii sitului, comparabilă cu cea a programului. Cu toate acestea, luarea în considerare a dinamicilor naturale în proiectele sau studiile de amenajare urbană și teritorială este de dată relativ recentă și poate fi interpretată ca o consecință a unei serii de factori concurenți.

Sistemele de informație geografică (GIS), la origine instrumente de spațializare a informației în folosul gestionării teritoriului de către organisme publice, au devenit astăzi instrumente de proiectare. Dacă o parte din proiectanți le laudă avantajele (de exemplu, creștere eficienței și a preciziei în muncă), alții se tem de consecințele induse, invocând o degradare a calității proiectelor. Acest studiu abordează problematica următoare: în ce fel îmbunătățirea accesului la informații geolocalizate poate înlesni luarea în considerare a dinamicilor naturale în procesul de fabricare a proiectului urban contemporan?

Dincolo de a ilustra și analiza evoluții generale, această lucrare se bazează de asemenea pe documente grafice, în principal planuri și hărți, extrase din proiecte ale unor arhitecți, urbanisti, peisagiști, geografi, ingineri, instituții publice sau agenții de design specializate în cartografie și data visualization. Sunt prezentate cazuri de utilizare pornind de la scară teritorială și ajungând la cea a arhitecturii de interior, trecând bineînțeles prin scara țesutului urban. Mai mult, sunt evocate texte care propun viziuni uneori foarte diferite asupra scopului utilizării GIS-ului în proiectare.

Préambule	5
Introduction	11
I. L'avènement des SIG	
1. Chronologie de la cartographie antique au SIG contemporain	19
2. Les SIG, la planification et la gestion des territoires	29
3. Du géoréférencement des données statiques à celui des données dynamiques	39
II. Les dynamiques naturelles géolocalisées dans le projet urbain et territorial	
1. La redécouverte des territoires par leurs dynamiques naturelles	47
2. L'analyse des dynamiques naturelles pour mieux (se) projeter et (se) protéger	52
III. Limites et opportunités des SIG pour les concepteurs	
1. L'abandon du dessin (et de tout ce que cela implique) ?	69
2. Nouvelles et anciennes possibilités, un choix ouvert aux concepteurs	75
Conclusion	83
Bibliographie	84

Le rôle des SIG dans l'intégration des dynamiques naturelles dans le projet urbain

Étudiant

Andrei Alexandru Corbet-Nits

Structures d'accueil

Agence *Les Marneurs*

Atelier Parisien d'Urbanisme - *Apur*

Enseignant encadrant

Clara Loukkal

**Memoire de mise en situation professionnelle
du DSA d'architecte-urbaniste
2020 – 2021**

**École d'architecture
de la ville & des territoires
Paris-Est**

Introduction

Un accès croissant aux données quantifiables et géoréférencées

En anticipation d'une démarche de conception dans le cadre d'un projet d'aménagement urbain ou territorial, la réflexion doit se fonder sur une connaissance factuelle des réalités du site. Pour cette raison, l'analyse et la compréhension non-superficielle du lieu, en vue d'établir un diagnostic pertinent, deviennent les fondements nécessaires du projet. Ainsi, la validité des décisions projetuelles dépend donc en grande mesure de la qualité de l'étude du site, autant que du programme.

Les données brutes sont recueillies, sélectionnées, interprétées et représentées afin de devenir des outils d'information efficaces. Ce raffinement de la donnée brute est traditionnellement une étape pénible des démarches d'analyse ; cependant, force est de constater que l'accès aux données devient globalement plus rapide et facile grâce à la mise à disposition d'outils informatiques puissants conçus pour générer des représentations visuelles à partir de quantités toujours plus grandes de données brutes.

La topographie, les zones impactées par les crues ou les comptages de trafic routier constituent des exemples classiques de données utilisées dans le cadre du projet territorial. Avec la photographie aérienne ou satellitaire, on a pu obtenir des représentations comparatives permettant d'évaluer le taux de déforestation, le retrait des glaciers, l'érosion du littoral, l'extension des tissus urbains etc. La thermographie aérienne a permis de réaliser des cartes d'îlots de chaleur montrant, à l'échelle des quartiers et des bâtiments, à la fois les lieux prédisposés à la surchauffe et les défauts d'isolation des constructions. Encore plus récemment, la collecte de données par les dispositifs électroniques permet, entre autres, d'obtenir des informations en temps réel et en déduire des récurrences ou des variations, comme la congestion dans les transports ou la fréquentation d'un lieu.

La demande pour des représentations des dynamiques révélées par le traitement des données brutes atteint aujourd'hui un seuil où elle devient même l'objet d'activité d'agences spécialisées. L'agence de design et cartographie Stamen, par exemple, est aujourd'hui réputée pour ses projets de *data visualization*, ayant fabriqué des cartes telles que celle de l'évolution de l'aire des zones climatiques propices pour certaines espèces animales projetée jusqu'en 2080, celle de l'impact sur la santé de la pollution

Conclusions

De l'échelle de l'architecture d'intérieure à celle du grand territoire, des phénomènes naturels allant du plus violent au presque imperceptible, du plus familier au plus inattendu, dynamisent l'espace et influent sur notre façon de se l'approprier. Récemment, la révolution technologique qui a transformé tous les aspects de nos vies a rendu possible, à l'aide de nouveaux instruments et logiciels, la visualisation de ces dynamiques qui échappent largement au contrôle humain. Dans le contexte actuel de dérèglement climatique, la cartographie bénéficie de l'ensemble de ces progrès et nous permet d'observer l'instabilité présente et à venir qui caractérise les phénomènes naturels. Mais nous savons que rester dans le rôle de l'observateur qui constate comment les établissements humains, les sociétés et leurs cadres de vies sont menacés par une disparition dont l'homme est le premier responsable, ne peut être la bonne voie. Bénéficier de ces nouvelles connaissances nous oblige à repenser en profondeur notre relation à l'environnement : les concepteurs ont une place de premier rang dans ce changement et ont la responsabilité morale de défendre des projets qui, a minima, résistent durablement aux aléas et, a maxima, rétablissent un équilibre naturel auparavant perdu.

Les logiciels de SIG sont, pour les architectes, paysagistes et urbanistes, des instruments leur permettant d'établir des analyses fines et précises des caractéristiques des territoires d'étude. Ils ne remplacent pas une tradition de savoir-faire de concepteur, ni l'ensemble des outils traditionnellement utilisés dans la profession. Il s'agit de nouveaux outils venant compléter l'arsenal du projeteur, qui bien sûr demandent une maîtrise responsable. Toutefois, nous considérons qu'au fur et à mesure que la digitalisation et le géoréférencement des données dont disposent les collectivités progresse, le recours aux SIG deviendra plus fréquent et plus spontané dans le flux opérationnel des concepteurs, qui auront accès à une quantité d'information difficilement traitable par des moyens traditionnels.

Enfin, la profusion de données géolocalisées collectées ou acquises par les différents acteurs de l'aménagement, afin d'être exploitable au-delà de la statistique, demande la mise en place d'une plateforme d'échange et de communication partageable et facile à mettre à jour. Les SIG deviennent ainsi le support des échanges entre cartographe, bénéficiaire particulier, professionnel ou institutionnel, concepteur, bureaux d'études et toute autre partie intéressée par les projets.

Între infrastructură și peisaj: Drumul Național 10 la Coignières

iulie 2020, sub direcția prof. Eric Alonzo, Frédéric Bonnet și Christophe Delmar

Studenții DSA de la Ecole d'Architecture Paris-Est, regrupați în echipe, realizează în fiecare din cele două semestre ale primului an câte un studiu cu caracter prospectiv comandat de către colectivități teritoriale, instituții publice sau organisme private. Aceste Caiete sunt destinate difuzării rezultatelor cercetării aplicate pe situații concrete pentru mediul universitar, profesional și pentru toți cei interesați de problematicile arhitecturale, urbane și teritoriale din Franța.

Situat la capătul sud-vestic al suburbiei pariziene Saint-Quentin-en-Yvelines, Coignières este un mic oraș traversat de două mari infrastructuri: Drumul Național 10 (RN10) și calea ferată a liniei N de trenuri suburbane, cărora le datorează poziția de pol comercial și industrial și numeroasele locuri de muncă. Dacă aceste infrastructuri leagă eficient localitatea de ansamblul regiunii pariziene, ele sunt de asemenea percepute ca sursă de disconfort, constituind obstacole fizice și fiind greu de traversat. Caracterizat de prezența generalizată a halelor specifice zonelor comerciale și industriale de periferie, peisajul din jurul RN10 este perceput ca lipsit de calitate de către locuitori și aleșii locali. Cei din urmă doresc punerea în valoare a atuurilor specifice orașului și mai ales poziția sa strategică de intrare în parcul natural regional Haute Vallée de Chevreuse. Această intenție de a îmbunătăți viața locală e însoțită de proiectul creării unui ecocartier în apropierea gării pe locul celei mai degradate zone comerciale din oraș. Administrația locală consideră însă necesară realizarea prealabilă a unor lucrări pentru o mai bună integrare a RN10 în oraș cu scopul reducerii disconfortului generat de trafic.

Acest studiu comandat departamentului DSA de arhitectură și urbanism din cadrul facultății are trei obiective. Este vorba în primul rând de a ușura traversarea RN10 astfel încât să fie reconectate cele două fragmente de oraș, apoi de a recalifica împrejurimile șoselei și de a anticipa obsolescența zonelor comerciale, respectiv de a oferi condițiile necesare de dezvoltare pentru viitorul ecocartier al gării. Strategia propusă pentru transformarea RN10 cere o privire mai de ansamblu și se folosește de potențialul local pentru găsirea de soluții adaptate contextului. Viziunea holistică ne permite să propunem măsuri al căror impact depășește ampriza drumului național și de care poate beneficia ansamblul localității. Astfel, proiectul vizează restabilirea legăturii dintre Coignières și teritoriul său și să arate importanța considerării RN10 nu ca o entitate etanșă față de teritoriul traversat, dar ca parte a unui sistem. Propunerile cu privire la rețeaua locală de străzi și integrarea peisajului rural în oraș urmăresc transformarea sistemului teritorial în ansamblul său și să creeze condiții plăcute pentru desfășurarea activităților cotidiene locale.

Préambule	7
Les nuisances créées par la RN10 affectent la vie quotidienne des Coigniériens	15
Enfour la voie ?	45
A. Élargir le périmètre de réflexion	
La route n'est pas une autoroute	69
Coignières, un paysage spécifique	91
Établir une stratégie de projet qui s'inscrit dans le temps	111
B. Créer un maillage de paysage et de circulation à l'échelle communale	
Continuités paysagères	119
Considérer l'armature routière complète de la ville	141
Requalifier le faisceau de voies parallèles à la RN10	153
D. Requalifier la Route Nationale 10 et les usages à ses abords	171
Entrée de ville	178
L'écoquartier	182
Le centre historique	188
Le carrefour des Fontaines	196
Secteur Forum Gibet	200
E. Requalifier le quartier de la gare en vue de la création de l'écoquartier	205
Habiter l'écoquartier	214
Apporter de hautes qualités environnementales au lieu	218
Composer avec les bâtis commerciaux existants	222
Conclusion	229
Bibliographie	238

Préambule

Située à l'extrémité sud-ouest de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, Coignières est une ville de 4350 habitants traversée par deux infrastructures : la route nationale 10 (RN10) et une voie ferrée qui accueille la ligne N du Transilien. Si leur présence permet de relier la commune à l'ensemble du territoire régional et l'ancre résolument dans l'agglomération parisienne, elles sont également perçues comme une source de nuisances au sein du tissu local.

Les infrastructures sont difficiles à traverser et constituent ainsi des coupures au sein de la commune. Marqué par l'implantation d'édifices caractéristiques de zones d'activité économique, le paysage de bord de route est jugé peu qualitatif par les habitants de Coignières ainsi que par les élus locaux. Ceux-ci désirent mettre en valeur les atouts spécifiques de la ville et notamment sa position stratégique aux portes du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Cette intention de développer la vie locale de la commune s'accompagne d'un projet d'écoquartier dans le secteur gare qui constitue la zone commerciale la plus vieillissante de la ville. Cependant, les élus jugent nécessaire de mener en amont un travail d'intégration des infrastructures au sein de la commune afin de réduire leurs nuisances.

La présente étude commandée au DSA d'architecte-urbaniste doit ainsi traiter de trois objectifs. Il s'agit tout d'abord de faciliter la traversée de la RN10 de manière à reconnecter les deux fragments de la ville, puis d'envisager la requalification des abords de la RN10 et anticiper l'obsolescence des zones commerciales et enfin d'offrir des conditions de développement pour accueillir le futur écoquartier de la gare.

Considérer l'armature routière complète de la ville

Les voies locales, comme opportunités à court terme

Il est important de comprendre que la RN10 ne fonctionne pas comme un objet isolé, mais en interaction avec le système de voies de la ville. Afin de proposer des solutions pertinentes sur la RN10 nous analysons l'ensemble du réseau de voies locales pour comprendre comment ce maillage viaire fonctionne, quels sont ses problèmes et quelles sont les solutions judicieuses à implémenter.

À présent, la RN10, support des flux entre l'agglomération parisienne et la province, représente pour Coignières tout autant un atout commercial qu'une contrainte dans les trajets quotidiens de ses habitants. Dans le cadre de la stratégie de projet proposée, nous avançons un diagnostic du fonctionnement du maillage de circulation locale et des pistes d'intervention à court terme, sur les emprises foncières où la municipalité peut directement intervenir, afin d'apporter une amélioration immédiate du cadre de vie des coigniériens. Ces interventions créent les prémisses pour la transformation de la RN10 dans une optique de pacification générale du trafic et d'encouragement des modes doux et, plus tard, l'aménagement du futur écoquartier de la gare.

Les déplacements motorisés

Le développement « au coup par coup » et extrêmement rapide des zones d'activités le long de la RN10, sans étude d'impact sur le développement futur de la ville, a généré des îlots de très grande dimension (plusieurs centaines de mètres à certains endroits) desservis par un réseau viaire fortement hiérarchisé, mais lâche et insuffisamment maillé. De plus, afin de favoriser la rapidité du flux de transit sur la principale artère de Coignières, des anciennes rues perpendiculaires à la grande route ont été coupées et transformées en impasses¹. En considérant aussi les coupures liées à la présence de la voie ferrée², nous constatons que l'ensemble des trajets traversant la nationale dans Coignières convergent vers seulement trois carrefours à feu. À la manière des bassins versants dans l'hydrologie, en considérant la circulation comme un ensemble de flux, nous pouvons tracer les aires de dépendance pour chacun de ces carrefours.

1 Le changement de nom d'une même voie de part et d'autre de la RN10 rend la coupure encore plus profonde dans l'imaginaire urbain collectif.

2 Seulement deux rues, dont une en sens unique, franchissent la VF sur le territoire de la commune.

De la poligonul de tir la campusul mobilităților :

Amenajarea Halei A pentru Ifsttar pe platoul Satory din Versailles

februarie 2020, sub direcția prof. Eric Alonzo, Frédéric Bonnet, Christophe Delmar și Paul Bouet

După un secol și jumătate de activități militare, instituții de cercetare din domeniul mobilității se stabilesc pe platoul Satory din Versailles, profitând de infrastructura disponibilă și mai ales de pistele de teste pentru vehicule. În acest context Ifsttar (institut francez de cercetare în transport, mobilitate și infrastructură) amenajează laboratoare de cercetare în 1999 în perimetrul așa-zisei Hale A, un fost poligon de tir pentru artilerie grea situat în mijlocul pistelor.

Astăzi, în contextul creării zonei de amenajare concertată (ZAC) Satory Vest, în care se vizează convertirea bazei militare în cartier urban cu funcțiuni mixte, Ifsttar (parte integrantă a universității Gustave Eiffel) prevede transformarea Halei A în campus al mobilităților viitorului. Un amplu program de cercetare, săli de cursuri și spații dedicate comunicării și vieții locale va fi construit până în 2030. Echipa noastră de la specializarea de urbanism a școlii de arhitectură Paris-Est și sub îndrumarea corpului profesoral, a fost mandată să propună un cadru spațial care să pună în valoare cercetarea și dezvoltarea în noul cartier, ținând cont totodată de cadrul construit deosebit al locului, astfel încât să dăm o formă acestui centru al mobilităților inovatoare.

Acest studiu implică problematici trans-scalare a căror impact se măsoară la scara viitoarei ZAC, a cartierului, a insulei urbane și în fine a proiectului arhitectural propriu-zis. Aceasta cere o luare de poziție în dezbaterile asupra necesității păstrării unei moșteniri identitare în contrast cu ordinea generală prevăzută pentru viitorul cartier, dar și în raportul dintre confidențialitatea științifică (secretul industrial) și accesibilitatea pentru public. În sfârșit, deschiderea parcelei și demilitarizarea sitului ne obligă să revizuim complet relația Halei A cu viitorul cartier. Problemele sunt abordate într-o primă etapă prin intermediul a cinci scenarii distincte servind drept bază de dialog cu beneficiarii. Alegerea se orientează spre un dispozitiv care pune în valoare vestigiile militare într-o grădină densă în interiorul incintei, înconjurată de construcții care subliniază traseul vechilor ziduri. Planul propus permite flexibilitatea spațială necesară articulării cercetării de înalt nivel cu viața urbană.

Introduction : Inscrire l’Ifsttar dans le réseau Paris-Saclay	5
A. Plateau militaire, quartier en devenir	27
B. Trois enjeux	
1. Vestiges	47
2. Campus	61
3. Ouverture	67
C. Possibilités d’implantation	
Cinq scenarii volontairement contrastés	75
D. Le jardin	
entre laboratoires et lieux d’échanges	99
Le nouveau bastion, s’implanter dans le bâti existant	103
Point de départ du campus des mobilités	119
Bienvenue à l’Ifsttar	131
Conclusion	149
Bibliographie	152

Inscrire l'Ifsttar dans le réseau Paris-Saclay

Satory, le cluster des mobilités innovantes de Paris-Saclay

L'Ifsttar, ou l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, agit dans plusieurs domaines de recherche sur 10 sites disséminés à travers toute la France, dont celui de Versailles-Satory. Plus de 1000 agents, dont environ 600 chercheurs et 200 techniciens composent cette institution dont l'expertise couvre un large champ disciplinaire qui touche à tous les aspects de l'aménagement des territoires et des infrastructures.¹ Le 1^{er} janvier 2020, l'Ifsttar a fusionné avec l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée pour devenir l'Université Gustave Eiffel, et par conséquent les activités d'enseignement vont également s'y développer.² Aujourd'hui, le site de Satory accueille notamment des laboratoires pour la recherche en mobilité.³

Le site de l'Ifsttar à Versailles profite de la création de la ZAC Satory-Ouest, une des composantes de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay. Cette OIN vise à regrouper les principales universités et les grands centres de recherche du sud-ouest francilien dans un cluster scientifique et technologique pouvant rivaliser avec les autres hubs mondiaux de la recherche et du développement tel que Silicon Valley aux Etats Unis. La future ligne de métro 18 du Grand Paris Express, dont la mise en service est programmée pour 2026-2030, deviendra l'armature infrastructurelle du cluster Paris-Saclay.

1 Les six filières de recherche de l'Ifsttar en 2019 : génie civil, matériaux de construction, recyclage ; risques naturels, la lutte contre le changement climatique ; transition numérique pour la mobilité, logistique, aménagement urbain ; innovation dans les systèmes de transport routiers et ferroviaires ; sécurité, la sûreté, la fiabilité des transports ; infrastructures de transport et d'énergie, impacts sur la qualité de l'air et de l'eau, le bruit.

2 Dans les pages qui suivent, nous emploierons pour un souci de clarté et de compréhension toujours l'ancien nom (Ifsttar) pour désigner l'institution ayant commandé l'étude en 2019.

3 EPA Paris-Saclay, *Contrat de développement territorial Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy-Villacoublay*, version finale adoptée par le comité de pilotage du 09 juin 2015.

Mais quelle serait alors la valeur à mettre en avant pour défendre la préservation de ces vestiges ? L'historien de l'art Aloïs Riegl⁴ a écrit sur la pluralité des valeurs des monuments non-intentionnels, c'est-à-dire des artefacts que nous jugeons dignes d'être sauvegardés. Selon Riegl, les deux catégories de valeurs à prendre en compte sont celles de remémoration, grâce auxquelles la relique devient une forme de mémoire matérialisée, ainsi que celles de contemporanéité, qui nous permettent de voir l'objet ancien comme l'égal d'un objet contemporain.⁵ L'ancienneté et l'intérêt historique, qui appartiennent au premier groupe, semblent déterminantes pour les vestiges du Hall A, vieux de plus de 60 ans et témoignant du développement des techniques de l'artillerie. En revanche, l'usage et la pertinence artistique, valeurs du deuxième type, sont moins facilement justifiables mais toutefois non négligeables : le bunker est toujours en état de service et la forme particulière des constructions, comme celle de nombreux autres objets purement utilitaires, peut être porteuse d'une valeur esthétique relative selon les termes de Riegl.

Cette grille analytique d'évaluation des valeurs des ruines permet d'en apprécier les potentialités de transformation. Nous pouvons regarder à présent ces vestiges comme des documents si l'on privilégie la valeur historique, ou des sculptures non-intentionnelles si l'accent est mis sur la valeur esthétique / artistique. Néanmoins, dans le cadre du projet de réaménagement, nous souhaitons déplacer l'accent aussi vers une valeur d'ancienneté qui est la remémoration intentionnelle (du passé militaire dans notre cas).

Il s'agirait, dans notre démarche d'intégration et de valorisation des vestiges dans le futur campus, de requalifier des constructions à l'origine purement utilitaires – non pas en les érigeant au rang de monuments, mais en révélant leurs qualités spatiales et paysagères. Notre première motivation est d'ordre identitaire, c'est-à-dire d'assurer la survie d'un élément qui rappellerait aux futurs usagers que le plateau de Satory a longtemps eu (et continue d'avoir) une présence traditionnelle des activités militaires. Le bunker, la rampe et les tours-cibles de tir font partie du vernaculaire du lieu. Notre deuxième motivation est d'ordre esthétique, car nous croyons dans la capacité de ces vestiges d'organiser l'espace tout en les investissant de nouveaux usages dans le cadre du campus. Enfin, le raisonnement économique nous pousse à trouver des solutions moins coûteuses que la table rase. Nous pouvons alors opter pour un gradient d'interventions plus ou moins lourdes, selon une analyse au cas par cas pour chacun des objets à conserver.

Afin de répondre à l'enjeu patrimonial tout en satisfaisant le cahier des charges du commanditaire, nous proposons de limiter les démolitions aux constructions ajoutées à l'ensemble d'origine, c'est-à-dire les annexes et la halle en structure métallique à deux nefs, dont la toiture s'appuie sur les murs en pierre. De plus, pour rendre plus accessible l'intérieur de l'enceinte, le mur pourra être ponctuellement percé ou intégré au projet.

4 Aloïs Riegl, *Le culte moderne des monuments*, Paris, Seuil, 2013 [1903]

5 Luc Baboulet, *Axiologie de la transformation*, conférence donnée dans le cadre du cours «Nouvelles Ruines» à l'ÉAVT Paris-Est, Champs-sur-Marne, 3 décembre 2019.

Une question essentielle du monde universitaire et du campus contemporain est aussi celle de l'ouverture et de l'échange. Le milieu de la recherche est de plus en plus lié à entrepreneuriat privé, mais tend aussi à s'ouvrir toujours davantage à la société civile. Dans ce décloisonnement des cercles d'acteurs se joue aussi le décloisonnement des espaces de travail et d'interaction. L'importance de la communication mais aussi du bien-être dans la sphère professionnelle et l'effacement des frontières entre zone d'activité, de loisirs et d'habitat doivent prendre forme dans les nouvelles conceptions de campus et d'instituts de recherche. La fluidité des échanges et des rencontres passe, certes, par la conception d'espaces qui leur sont dédiés, mais aussi par une implantation générale moins compartimentée du bâti et des infrastructures à l'échelle urbaine. Un établissement qui cherche à s'ouvrir peut envisager de diviser son programme construit, avoir un adressage sur rue ou sur une place accessible à tous, assurer sa sécurisation au niveau du bâtiment plutôt que de clôturer sa parcelle et donner à voir son activité par quelques percements précis en façade. Il favorise ainsi la porosité, affirme son ancrage local et participe à l'animation de l'espace public.

Dans le cadre de l'étude commandée par l'Ifsttar, le patrimoine bâti et l'image du Hall A dans le paysage ont été déterminants dans la façon d'appréhender le site : l'existant est à la fois structurant dans le développement du projet et un facteur d'identification unique pour le futur institut de recherche. Avec la nouvelle ZAC Satory-ouest, on assistera à une densification du plateau, mais surtout à une forte diversification de ses acteurs et de ses activités. Dans cette perspective, l'Ifsttar peut d'ores et déjà anticiper la place qu'occupera le Hall A dans le quartier en devenir, s'implanter et s'ouvrir stratégiquement en jouant un rôle moteur dans le développement du campus des mobilités. La diversité du programme de la commande a permis quant à elle de catégoriser les espaces en fonction de leur usage et de leur degré d'ouverture. L'implantation du bâti est une traduction spatiale directement induite par cette identification des besoins fonctionnels, et sa distribution hiérarchisée assure de bonnes conditions de travail aux chercheurs tout en contribuant à l'ouverture au public de l'établissement.

Cette étude a eu pour objectif de donner au commanditaire un aperçu des diverses implantations possibles sur le site du Hall A, mais surtout de le sensibiliser aux enjeux particuliers de sa situation. En mettant en avant la dimension patrimoniale et les qualités spatiales du bâti existant, mais aussi une certaine forme d'esthétique qui s'en dégage, il s'agit de faire comprendre à l'Ifsttar le potentiel qui réside dans l'identification immédiate de son site. Le futur institut de recherche sachant s'inscrire dans ce contexte inédit bénéficie d'une image et d'un attrait unique qui le différenciera d'un milieu académique souvent uniformisé dans sa construction. De même, sa position centrale dans le nouveau quartier de Satory est une autre opportunité pour l'institut de se distinguer et de s'ouvrir en fédérant les acteurs de la recherche, des zones d'activité et de la société civile. Non seulement le nouvel établissement de l'Université Gustave Eiffel profitera du développement de l'OIN Paris-Saclay et de ses infrastructures, mais en s'établissant de façon contextuelle et stratégique dans son environnement en pleine mutation, il peut s'affirmer comme un objet unique et représentatif du renouvellement scientifique contemporain.

Palatul pentru toți. Locuința colectivă monumentală în Franța și România 1980-1990

mai 2017, sub direcția prof. Julie André-Garguilo

Arhitectura postmodernă, prezentată publicului larg la Bienala de la Veneția din 1980, marchează acest deceniu care coincide cu cristalizarea societății postindustriale în țările Europei occidentale, căutând adesea să compenseze defectele construcțiilor postbelice prin intermediul unor realizări a căror grandoare pare uneori excesivă în raport cu programul conținut. Cazul cel mai elocvent din acest punct de vedere este imobilul de locuințe colective monumental.

Continentalul este divizat de la al Doilea Război Mondial de o dublă barieră fizică și socioculturală, opunând democrațiile din Vest și dictaturile comuniste din Est. În ciuda opozițiilor dintre cele două lumi separate de Cortina de Fier, nu ne putem abține să remarcăm paralele între realizări urbane și arhitecturale din intervalul 1980-1990, în special ansambluri urbane monumentale de factură clasicistă unde locuința colectivă reprezintă programul principal.

Propun compararea a două proiecte urbane reprezentative pentru acest fenomen: unul în Franța democrată, cartierul Antigone din Montpellier și celălalt în România comunistă - Calea Victoriei Socialismului, azi Bulevardul Unirii din București. Pentru fiecare, un imobil reprezentativ exemplifică ansamblul: Place du Nombre d'Or pentru primul, Bloc 3F (Bd. Unirii nr.61) pentru al doilea. Comparația se construiește pe baza analizei asemănărilor și deosebirilor de context în care aceste proiecte au apărut, a rolului strategic din punctul de vedere al comanditarului, precum și a caracteristicilor urbane și arhitecturale.

Cercetarea se bazează pe publicații de epocă și din prezent. Punctele de vedere exprimate aparțin unor arhitecți și urbanisti, implicați în proiecte sau observatori critici, dar și unor sociologi sau geografi. Lucrări de teorie a postmodernismului și/sau a monumentalității arhitecturale completează bibliografia în vederea articulării cazurilor studiate cu contextul global.

7	Penser l'architecture des deux côtés d'un mur
13	I. Retrouver la grandeur en architecture La commande publique et le désir personnel d'un commanditaire
31	II. Palais HLM et grandes compositions urbaines hermétiques
45	III. Un classicisme hybride Temps postmodernes, architectures postmodernes
73	Commentaire après un quart de siècle
77	Bibliographie
80	Figures
82	Résumé

Le palais pour tous

Le logement collectif monumental en France et en Roumanie 1980-1990

Andrei Alexandru Corbet Nits
3^e année ÉAV&T

Mémoire de Licence - L'architecture du savoir
Enseignante : Julie André-Garguilo

Juin 2017

Penser l'architecture des deux côtés d'un mur

La décennie 1980 marque l'avènement du postmodernisme. 1980 est, d'ailleurs, l'année de la première Biennale d'architecture à Venise. Organisée dans la Corderie de l'Arsenal sous la forme d'une rue bordée de façades de maisons derrière lesquelles se trouve une exposition liée au travail d'architectes reconnus de l'époque, elle a comme thème « La présence du passé¹ ». La croyance dans le progrès mené par la société industrialisée et standardisée a commencé à s'effondrer à partir des années 1960-70, quand se sont manifestés les signes du rejet d'une rationalité trop poussée en faveur d'un retour au figuratif, d'une demande de subjectivité et d'imaginaire. Les façades de la « Strada Novissima » à Venise marquent un rejet systématique des principes du modernisme².

1 « La présence de l'histoire: l'après modernisme. Expo 1981 Paris Chapelle de la Salpêtrière », Paris, L'Équerre, 1981, p.300.

2 DEGANELLO Paolo, « Scenari post-moderno/Post-modern Boulevard », *Domus*, n°614/février 1981, pp.9-10.

7

1, 2

Une des principales critiques apportées par les représentants de la postmodernité est l'absence de significations monumentales dans l'architecture moderne. En effet, les villes nouvelles et l'ensemble des quartiers de l'après-guerre manquaient de repères bâtis capables à la fois de polariser le développement urbain et d'investir des lieux sans épaisseur historique de valeur sociale. De ce point de vue, l'architecture postmoderne européenne des années 1980 cherche souvent à compenser ce défaut de la production architecturale des décennies précédentes à travers des réalisations dont la grandeur semble parfois démesurée³. Les exemples d'édifices monumentaux de logement collectif apparaissent rarement avant le postmodernisme ; cependant, l'immeuble d'appartements est devenu, après la Seconde Guerre Mondiale, le programme le plus courant dans les villes européennes, concurrencé uniquement dans les pays développés de l'Ouest par le pavillon individuel suburbain⁴.

L'Europe est encore divisée par la Guerre Froide lors de la manifestation des idées postmodernes. Ce conflit qui suit la Seconde Guerre oppose le « monde libre » de l'Ouest, attaché à l'Otan, aux régimes totalitaires de la sphère soviétique dans les pays de l'Est. Même si une confrontation militaire directe n'a jamais eu lieu, la séparation du continent par un Rideau de Fer idéologique et un Mur de Berlin construit a induit la résiliation des contacts socioculturels entre les pays démocratiques et communistes. L'effondrement de l'URSS en 1991 a mis fin au conflit et a permis la réouverture au monde

3 JENCKS Charles, *Le langage dans l'architecture post-moderne*, Denoël, Paris, 1985 [1979], 168p. et

KLOTZ Heinrich, *The History of Postmodern Architecture*, MIT Press, Cambridge, 1988.

4 LUCAN Jacques, *France Architecture 1965-1988*, Electa Moniteur, Milan-Paris, 1989, 203p.

9

3, 4

de l'Est antérieurement isolationniste. Ceci n'empêche pas le fait que la rupture de presque cinq décennies continue de marquer l'Europe même un quart de siècle plus tard.

En dépit des oppositions entre les deux mondes séparés par le Rideau de Fer, on ne peut s'empêcher de remarquer des parallèles entre des réalisations urbaines et architecturales entre 1980-1990. Alors, pourquoi ces ressemblances qui *a priori* semblent le fruit du hasard ? Nous présentons, dans les pages qui suivent, la comparaison de deux projets urbains représentatifs de ces architectures particulières : le quartier Antigone à Montpellier et Calea Victoriei Socialismului, aujourd'hui Bulevardul Unirii, à Bucarest, respectivement un immeuble de logement exemplaire de chacun – Place du Nombre d'Or pour le premier, Bloc 3F (Bd. Unirii nr.61) pour le deuxième.

J'ai découvert le quartier d'Antigone en faisant des recherches sur Ricardo Bofill, l'architecte des Espaces d'Abraxas à Noisy le Grand, que j'ai vu il y a six ans : cet ensemble m'a le plus fasciné parmi les architectures inhabituelles de cette ville, m'encourageant à visiter les autres travaux du même auteur en Ile-de-France et de m'intéresser à ses autres projets. Le centre civique de Bucarest, par contre, structuré par l'axe de Bulevardul Unirii, m'est bien connu depuis plusieurs années, l'ayant souvent parcouru. Manifeste inachevé d'un désir politique construit dans un temps record à partir de 1984, sans vraie relation au reste de la ville, il voisine le centre historique, sédimenté sur cinq siècles d'occupation humaine. La comparaison prendra en compte les similitudes et différences du contexte dans lequel ces projets sont apparus, leur rôle stratégique du point de vue du commanditaire, ainsi que leur parti pris urbain et architectural.

11

Résumé

L'architecture postmoderne, présentée au grand public à la Biennale de Venise de 1980, marque cette décennie qui coïncide avec l'avènement de la société postindustrielle dans les pays de l'Europe occidentale, en cherchant souvent à compenser les défauts de la production d'après-guerre à travers des réalisations dont la grandeur semble parfois démesurée par rapport au programme contenu. Le cas le plus éloquent de ce point de vue est **l'immeuble de logements collectifs monumental**.

Le continent est divisé depuis la Deuxième Guerre Mondiale par une barrière à la fois physique et socioculturelle, opposant les démocraties à l'Ouest et les dictatures communistes à l'Est. En dépit des oppositions entre les deux mondes séparés par le Rideau de Fer, on ne peut s'empêcher de remarquer des **parallèles entre des réalisations urbaines et architecturales** dans l'intervalle 1980-1990, notamment des ensembles urbains monumentaux de facture classique où le logement collectif représente le programme principal.

82

I. Retrouver la grandeur en architecture La commande publique et le désir personnel d'un commanditaire

La monumentalité architecturale a traditionnellement eu la fonction de pérenniser l'image du pouvoir politique ou religieux. À titre d'exemple, en Valachie et Moldavie, provinces historiques roumaines, la tradition imposait aux nobles du Moyen-Âge d'ériger au moins une église ou monastère durant leur règne. Cette action d'édification, *clitoria*, servait à la fois de preuve de bonne croyance et d'empreinte bâtie durable. En France on peut facilement attribuer ce rôle politique au Palais de Louis XIV à Versailles, à l'Opéra commanditée par Napoléon III et à la Bibliothèque Nationale du deuxième septennat de François Mitterrand⁵. On assume également qu'un dirigeant peut s'impliquer personnellement dans le projet en vue de paraître comme un auteur aussi important (voire plus) que l'architecte⁶. Dans les années 1980, la

5 BOULBINA Seloua Luste, *Grands travaux à Paris 1981-1995*, La Dispute, Paris, 2007, p.13.

6 BIAU Véronique, *L'architecture comme emblème municipal*, Plan construction et architecture, Paris, p.44.

13

II. Palais HLM et grandes compositions urbaines hermétiques

Le programme de logement collectif monumental est paradoxal dans la mesure où les notions de monumentalité et d'habitat pour les masses se contredisent, la première historiquement réservée à des constructions institutionnelles, la deuxième relevant de l'ordinaire. En effet, l'attitude postmoderne favorise la multiplication d'architectures au croisement de l'exceptionnel et du quotidien.

Véronique Biau, architecte-urbaniste et sociologue, identifie deux motivations à l'érection des logements collectifs avec une architecture remarquable. Soit la question est abordée du point de vue politique de manière indifférenciée des autres types de projets-phares capables d'hisser l'image de la ville, soit on soutient qu'une opération urbaine de renom crée un cadre de vie supérieur pour les habitants, même si le confort de l'unité locative diffère peu de celui d'une autre appartenant à un projet plus commun. Ces réalisations sont susceptibles

31

d'induire, par leur exemplarité, une amélioration qualitative globale du projet de logement dans la commune et d'offrir l'image d'une municipalité qui se préoccupe du cadre social des habitants³⁹.

Accompagnant les projets d'équipements publics, les villes françaises à la recherche d'une image prestigieuse à travers l'architecture se lancent dans les années 1980 dans des réalisations d'immeubles de logements collectifs signés par des architectes reconnus. Un exemple largement médiatisé est celui de Jean Nouvel qui réalise l'opération HLM Nemausus à Nîmes. Dans les cas les plus ambitieux, il s'agit en fait de fragments urbains entiers. Des cas représentatifs sont Montpellier, Chambéry et Grenoble, municipalités socialistes cherchant à s'impliquer dans la vie des citoyens à la fois administrativement et économiquement, à travers des services publics puissants, notamment en matière d'habitat⁴⁰. Pour cela, la ville achète des terrains sur lesquels des projets d'équipements et logements sont conçus de manière à transcrire architecturalement les valeurs communautaires. Les sites des projets sont souvent stratégiquement choisis en fonction de leur visibilité, la proximité du centre ou de l'entrée de la ville depuis l'autoroute étant souhaitables. Ces quartiers, envisagés comme nouvelles images de villes puissantes, bénéficient d'un traitement architectural particulier⁴¹.

Le recours au monumental pour des immeubles de logements est moins inhabituel dans l'Europe de l'Est : les bâtiments des années 1950 portent, pour la plupart, les marques du

39 BIAU Véronique, *L'architecture comme emblème municipal*, Plan construction et architecture, Paris, 1992, pp.58-59.

40 FORTIN Jean-Patrick, « Trois stratégies d'urbanisme à Chambéry, Grenoble et Montpellier », *AMC*, n°2/octobre 1983, p.29.

41 DEVILLARD, *op.cit.* p.72.

33

III. Un classicisme hybride Temps postmodernes, architectures postmodernes

26, 27

Au seuil de la décennie 1980, la plupart des villes du monde occidental sont façonnées dans une mesure plus ou moins forte par l'architecture moderne. L'Europe notamment s'est reconstruite en appliquant, à une échelle à la mesure de la crise de logement d'après-guerre, les préceptes fonctionnalistes établis par les grandes figures de la modernité de l'entre deux-guerres. Le grand ensemble, ce quartier de plots, barres et tours préfabriquées de logement collectif disposés sur un terrain appartenant à la collectivité, est devenu la réponse commune du développement urbain. Notons que cette solution a été adoptée de façon similaire en Europe Occidentale et en Europe de l'Est, la circulation de ces modèles ayant pour conséquence des projets semblables à travers le continent, parfois avec un décalage chronologique⁵⁷. Mais les manques qualitatifs de cette architecture qui constituait le moyen le plus efficace de résoudre un problème urgent d'habitat n'ont

57 ZAHARIADE, *op. cit.* p.142.

45

pas tardé à se faire ressentir : espace public vaste mais souvent inappropriable, incapacité à créer de l'urbanité, mono-fonctionnalité menant à la qualification de cité-dortoir, etc.

En effet, la croyance moderne dans les bienfaits du progrès mené par la science et l'industrie a été mise en question à partir de la Seconde Guerre Mondiale. La confiance dans le savoir consacré aux causes « nobles » s'est perdue au profit du doute d'une nouvelle conflagration encore plus technologisée et destructrice. En plus, l'entrée de l'Europe Occidentale dans l'ère postindustrielle et la perte du pouvoir institutionnel centralisé induisent la remise en cause des valeurs de la société⁵⁸. Ainsi, l'architecture moderne, qui représente ces valeurs, ne correspond plus aux sociétés entrées dans la postmodernité.

Les architectures représentées à la Biennale de Venise proposent une alternative à la réalité bâtie, et prônent le plus souvent des formes éclectiques, oniriques et monumentales, évocatrices d'une forte réappropriation des modèles classiques. La théâtralité de la mise en forme de l'exposition, les façades comme décor, ainsi que l'emploi-même de la notion d'alignement à une rue et surtout le thème, révèlent d'un changement de climat culturel qui marque cette décennie⁵⁹.

Le monde architectural français à ce moment-là se caractérise principalement par les débuts de la réhabilitation des grandes ensembles et des propositions alternatives d'aborder le projet : le mélange collectif-individuel, le contextualisme,

58 LYOTARD Jean-François, *La condition postmoderne. Rapport sur le savoir*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979, 112p.

59 DEGANELLO, *op. cit.*

47

Commentaire après un quart de siècle

Nous avons révélé, à travers les prismes de la commande, de la stratégie urbaine et de l'architecture, en quoi consistent les similitudes des projets monumentaux de logement collectif à l'époque de la postmodernité, d'une part dans un pays de l'Europe Occidentale et démocratique, de l'autre dans une dictature communiste Est-européenne. Les points communs sont nombreux, parfois évidents, mais souvent subtils. Néanmoins, nous pouvons tenter de les regrouper sous quatre thèmes : l'architecture comme outil stratégique de communication et de publicité ou propagande ; la monumentalité comme moyen d'assurer au commanditaire une place dans l'histoire ; le logement collectif de prestige illustrant la préoccupation du pouvoir pour le bien-être du peuple ; le vocabulaire classique comme instrument d'anoblissement symbolique du programme.

73

Il semble difficile de prédire si on assistera à un retour de ce phénomène architectural dans les années à venir, en Europe ou ailleurs. On a pu voir que ces ensembles, dont l'image puissante relève parfois du surréalisme, ont pu être construits grâce à des contextes socioculturels propices, mais aussi des individus ambitieux et dotés d'une vision très personnelle du domaine construit, qu'il s'agisse de l'architecte Ricardo Bofill ou du dictateur Nicolae Ceaușescu. Et même si des caractères « mégalomanes » continuent d'exister parmi les architectes et les commanditaires, et bien que le langage formel classique reste pour certains une source d'inspiration, la dimension de la commande publique et la perception générale ont changé en un quart de siècle. Des grands projets urbains continuent d'apparaître ; il est pourtant rare de voir aujourd'hui des immeubles d'appartements imitant les palais.

74

Sens și contrasens în folosirea materiei în arhitectură

decembrie 2017, sub direcția prof. Marc Mimram și Jean-Aimé Shu

Acest articol, redactat în cadrul cursului „Matières et structures” de la Ecole d’Architecture Paris-Est, a fost reținut pentru publicația omonimă a facultății. Cerința fiind tratarea unui subiect legat de raporturile dintre formă, material și structură în arhitectură, am ales să evoc problema „expresiei sincere” a construcției în fațadă, având ca principal studiu de caz imobilul din Michaelerplatz proiectat de Adolf Loos la Viena și construit între 1909-1911.

SENS ET CONTRESENS DANS L'EMPLOI DE LA MATIÈRE EN ARCHITECTURE



SENS ET CONTRESENS DANS L'EMPLOI DE LA MATIÈRE EN ARCHITECTURE

Forme, fonction, sens

« L'art d'édifier », titre donné par Alberti au premier traité sur l'architecture depuis Vitruve, est une définition synthétique de la discipline dont la reprise fréquente dans la littérature de spécialité jusqu'au 20^e siècle marque la précision et l'intégralité. Si l'édification renvoie au côté raisonné de l'emploi des ressources afin de créer des structures stables et pérennes abritant des activités, l'art implique le geste culturel, cognitif et dialectique issu de la manipulation consciente de la matière. Autrement dit, la forme qui répond à une fonction prend un sens.

Le critique d'architecture Vincent Scully déclare qu'une forme ne peut pas exister dépourvue de sens. De plus, le sens que l'on attribue aux choses est déterminé par la somme des expériences culturelles et sensibles de chaque observateur. Comme le langage, les formes constituent des signes que nous avons appris à reconnaître et à investir de significations : d'où le fait que la signification d'une forme est sensiblement différente selon la mémoire de chaque personne. Ainsi, la création et l'expérience architecturale deviennent des gestes critiques-historiques car elles impliquent l'interprétation selon les expériences vécues et la relation au monde de l'architecte d'un côté et de l'observateur de l'autre. L'architecture fait alors appel à la mémoire collective en proposant des formes qui, par leur stabilité spatiale et temporelle, génèrent une perception commune par l'ensemble de la société. Ceci explique, entre autres, la longévité de l'architecture classique.

Pourtant, l'évolution de la société entraîne un changement culturel et des nouveaux repères. Par conséquent, les significations des choses se transforment aussi. Ce fait devient perceptible en architecture quand

SENS ET CONTRESENS DANS L'EMPLOI DE LA MATIÈRE EN ARCHITECTURE

s'accentue le décalage entre l'expérience des architectes et celle des observateurs. L'observateur d'une autre époque ou appartenant à une culture différente ne partageant pas les mêmes repères que le concepteur, peut attribuer des sens nouveaux, imprévus, voire ambiguës à la forme.

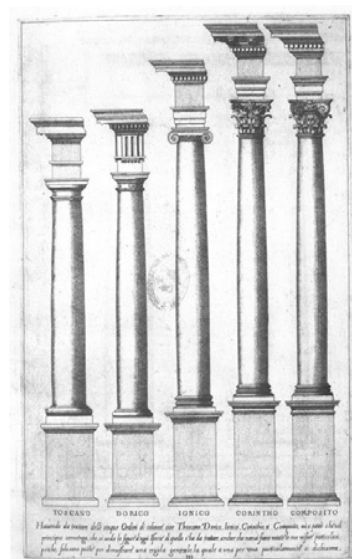
Une expression qui paraît ambiguë peut générer des sens contradictoires pour l'observateur. Mais l'ambiguïté n'est pas toujours accidentelle : certains architectes la créent de manière consciente, et la confusion est un effet attendu. La clarté de sens peut faire place aux contresens, qui instaurent des relations dialectiques à travers les sources de contradiction. L'architecte postmoderne Robert Venturi défend l'ambiguïté qui produit une richesse de sens plutôt qu'un sens univoque.

Sens de la matière par rapport à la forme

La clarté ou l'ambiguïté d'une forme peuvent être difficilement appréciées en faisant abstraction de sa matérialité : deux formes identiques mais issues de la transformation de matières différentes peuvent potentiellement avoir des significations opposées. Dans une démarche de conception purement rationnelle, il est logique et nécessaire d'optimiser le choix et la quantité de chaque matériau : le superflu est hors de question et sa présence n'a pas de sens. Cependant, le projet d'architecture est aussi une démarche artistique, et d'un point de vue purement rationnel l'art est essentiellement superflu.

Prenons l'exemple d'une colonne au cloître de Sant'Ambrogio à Milan (1498) conçue par Bramante. Le fût de la colonne en pierre est sculpté de manière à ressembler à un tronc d'arbre auquel on a rompu les branches. Logiquement, les excroissances en pierre représentant les branches sont superflues, et le fait de réaliser une colonne en pierre imitant un tronc d'arbre est un contresens dans l'usage de la matière. Pourtant Bramante offre une leçon sur l'origine de l'architecture à travers cet élément qui devient un objet culturel.

La complexité de l'objet d'architecture, à la fois outil et acte de culture, relativise la limite entre nécessaire et superflu. Etablir si une solution a du sens ou pas devient un choix subjectif, que l'histoire de l'architecture a vu fluctuer d'une idéologie à l'autre. De ce point de vu, il peut être intéressant d'étudier les tensions conflictuelles qui pouvaient apparaître dans les périodes de changement de paradigme dans la conception architecturale. Nous allons nous appuyer sur le cas d'Adolf Loos, architecte viennois considéré parmi les précurseurs du modernisme, en comparant les idées exprimées à travers ses écrits et un bâtiment représentatif dont il est l'auteur.



Ordres classiques



Bramante, colonne au cloître de Sant'Ambrogio, Milan, 1498

SENS ET CONTRESENS DANS L'EMPLOI DE LA MATIÈRE EN ARCHITECTURE

supérieur correspond aux logements bourgeois. Ainsi, un contresens du point de vue de la rationalisation de la matière devient valide d'un point de vue architectural.

La discordance entre la théorie et la pratique de l'architecte Adolf Loos est évidente : celui qui condamne l'ornement et prône le matériau « honnête » construit des colonnes purement ornementales et suggère des linteaux métalliques là où existe un portique en béton armé. Ce que la modernité naissante retiendra de l'œuvre de Loos, écrite ou construite, sera le dépouillement des façades de tout ornement et l'expression sobre et unitaire : l'enduit blanc unitaire recouvre des matériaux de construction divers, porteurs et non-porteurs, dans les villas corbusiennes des années 1920 ou la maison Tugendhat de Mies van der Rohe. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre qu'on commencera à apprécier l'œuvre de Loos aussi pour son emploi savant –mais contradictoire– des matières et éléments de vocabulaire architectural classique afin de mettre en place des relations contextuelles urbaines et de symboliser le programme contenu.

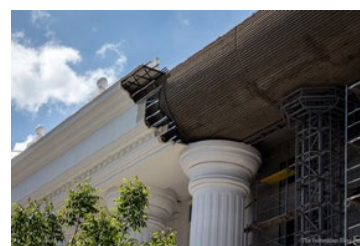
Un contre-exemple

La Looshaus est un cas d'emploi contradictoire de la matière justifié par des choix architecturaux qui tiennent de l'inscription dans le site et l'expression du programme. A l'opposé, l'architecture de pastiche, où l'on présente un matériau comme étant un autre, ne se justifie non plus au niveau de l'emploi de la matière, mais constitue une solution expédiente au problème de l'insertion d'une construction contemporaine dans un tissu ancien. Le pastiche fonctionne par imitation des modèles consacrés et non pas par réinterprétation. Un cas de pastiche contemporain où l'emploi de la matière approche l'absurde est le projet de renouvellement urbain de la ville de Skopje en Macédoine.

La ville typiquement balkanique largement détruite lors d'un séisme en 1963 et reconstruite en suivant un plan directeur de Kenzo Tange présente aujourd'hui une architecture majoritairement brutaliste. Cependant, depuis 2010, quand a commencé l'opération d'embellissement et renouvellement urbain « Skopje 2014 », les édifices en béton brut sont systématiquement décorés dans un style classique considéré comme douteux par les architectes. Concrètement, l'enduit blanc recouvre le béton antérieurement brut et des colonnes en plaque de plâtre sont glissées sous les porte-à-faux. Cette opération est non seulement un contresens matériel et structurel, mais aussi architectural : le néoclassicisme monumental n'est pas représentatif de l'histoire de cette ville.



Looshaus, relations contextuelles avec le palais et l'église.

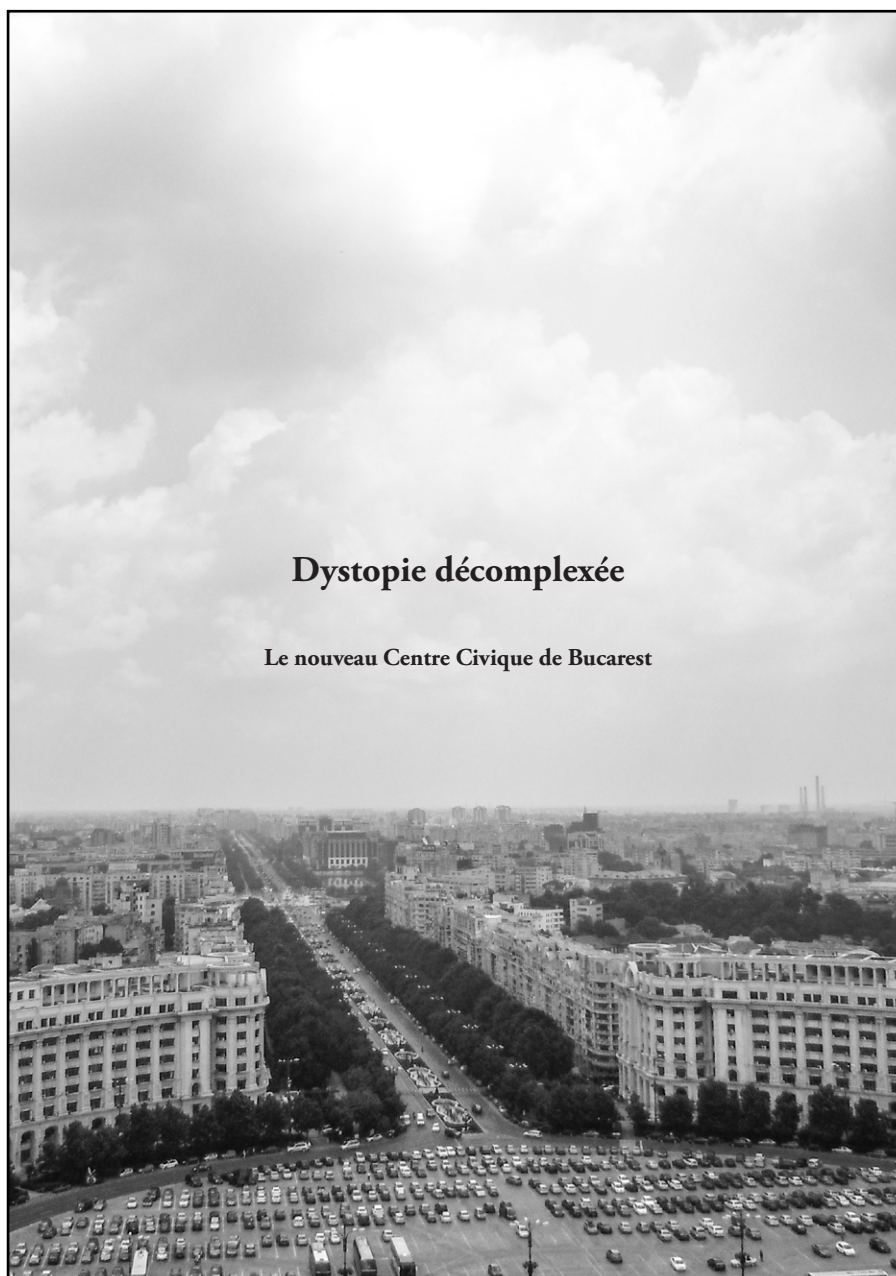


Immeuble administratif brutaliste cosmetisé en style «néoclassique», Skopje, 2014

Utopie decomplexată. Noul Centru Civic din București

septembrie 2020

Am scris acest eseu pentru concursul „Henry Jacques Le Môme” al Societății Franceze a Arhitecților. Tema propusă fiind „Un loc - o poveste”, am ales să prezint o descriere a ansamblului centrului civic bucureștean privit prin ochii unor persoane diferite și la momente diferite din istoria cartierului. Un turist străin occidental, venit să viziteze Casa Poporului, descoperă Bulevardul Unirii și clădirile sale într-o zi fierbinte de vară în 2019. Gândurile sale, precum și informațiile oferite de ghidul de la Palatul Parlamentului sau întâmplările la care este martor, conturează viziunea curentă a străinilor asupra acestui loc. Mai departe, un elev de gimnaziu traversează cartierul, într-o seară întunecată de ianuarie 1994, întorcându-se acasă de la școală. Temerile lui față de pericolele unui cartier încă pe jumătate înghețat în stadiul de șantier, precum și nostalgia pentru fosta locuință -astăzi dispărută- a familiei sale, traduc atitudinea bucureștenilor care și-au pierdut o parte din identitate odată cu reconfigurarea violentă și nenecesară a centrului orașului.



Juillet 2019

« Non, madame, l'entrée est de l'autre côté, vers le parc ! » C'est ce qu'essaie de dire, dans un anglais approximatif, un des policiers gardant le portail Sud, à une touriste armée de son appareil photo et d'une bouteille d'eau minérale. « Ça doit être la quinzième qui se trompe aujourd'hui, et ce n'est que midi », pense l'agent pendant que la touriste résignée part vers l'entrée des visiteurs, se trouvant 800 mètres plus loin.

Elle fait le tour de la parcelle du Palais, en restant le plus près du mur en travertin, seule source d'ombre disponible sur son chemin. Dix minutes plus tard, elle arrive devant un portail identique, où un autre policier lui confirme que cette fois-ci c'est le bon. Avant d'entrer dans le hall de contrôle de sécurité pour les visiteurs, elle s'arrête devant un distributeur automatique pour s'acheter une nouvelle bouteille, ayant rapidement vidé l'ancienne à cause de la chaleur écrasante de l'été bucarestois.

Peu après, elle rejoint un groupe guidé. Elle ne connaissait pas grand-chose du Palais du Parlement, à part quelques records : bâtiment le plus lourd au monde, deuxième plus grand bâtiment administratif au monde, construction la plus chère selon certains... Elle avait aussi lu que ce projet pharaonique représentait l'expression ultime du culte de la personnalité du dictateur communiste Nicolae Ceaușescu, fusillé lors de la Révolution de 1989, longtemps avant la finalisation des travaux.

En suivant le guide sur un escalier en marbre aussi large qu'une rampe de parking, tout en prenant photo après photo des lustres de la taille d'une voiture de ville, elle écoute les explications qui mêlent histoire et légende, statistiques et anecdotes. Peu intéressée du volume de béton utilisé dans la construction ou des kilomètres carrés de tapis fournis pour l'édifice, elle retient que ce colosse, anciennement appelé « Maison du Peuple », constitue la pièce maîtresse d'un ensemble urbain construit à partir des années 1980. Nommé « nouveau Centre Civique », il devait regrouper l'intégralité des ministères, tribunaux, assemblée, académie, bibliothèque et autres institutions d'importance nationale, ainsi que des grands magasins et du logement collectif. Le séisme dévastateur de 1977 marque le début du projet, ayant servi comme prétexte pour renouveler la capitale par une opération exemplaire autour de la colline de l'Arsenal. Cependant, à l'époque, personne n'aurait pu prévoir que la mégalomanie du dictateur ne pouvait être satisfaite avec un projet contextuellement inséré dans le tissu urbain historique ; l'emprise du chantier s'est progressivement étendue jusqu'à atteindre la limite des grands ensembles construits en banlieue durant les décennies précédentes. Au moment de la Révolution de 1989, un tiers de la ville historique avait été rasée – à sa place, un désert visible depuis l'espace, un chantier gelé par le changement de régime.



Fontaines longeant le boulevard au niveau de la Place de l'Union en 2019. Les immeubles sont couronnés d'affichages publicitaires rappelant Times Square ou Piccadilly Circus. Archive personnelle.

été fait depuis '89. Dix hectares en plein cœur de la capitale et les peupliers poussent à travers la fondation en béton... Vous ne trouvez pas ça dommage ?»

Parfois, entre deux barres de logement, le front bâti est interrompu par une ruelle d'accès aux quartiers anciens. Cachées dans l'ombre des immeubles longeant le boulevard, des maisons ayant survécu à deux Guerres Mondiales, deux tremblements de terre et aux démolitions, attendent aujourd'hui à disparaître, inhabitées, au bout de quelques hivers plus rudes ou du premier séisme conséquent. Seules les églises et quelques villas chanceuses bénéficient d'une remise en valeur dans ce tissu urbain oublié derrière les longs rideaux en béton. Aujourd'hui, des associations formées d'architectes, anciens habitants des quartiers détruits et autres nostalgiques rassemblent des bases de données photographiques des bâtiments démolies afin d'en préserver au moins une trace visuelle dédiée aux futures générations, qui n'auront jamais connue la ville d'avant les grands travaux du dictateur.



Croisement du boulevard avec une des rares ruelles transversales en 2015. Derrière le nouveau front bâti, les restes du tissu urbain historique s'acharnent à survivre. Archive personnelle.



1984, vue d'une des nombreuses rues démolies pour faire place au nouveau Centre Civique. Les habitants évacués ont reçu des appartements en banlieue lointaine. © Lucia Stoica.

Épilogue / Janvier 1994

« C'était tellement mieux quand j'habitais juste en face de l'école ! » se dit, chaque soir depuis la rentrée en septembre, un élève dont les parents sont parmi les premiers à avoir déménagé dans les appartements situés autour de la nouvelle Bibliothèque Nationale sur le Boulevard de l'Union. Depuis que son père a reçu un poste dans une des institutions publiques récemment installées dans le quartier, l'élève traverse le Centre Civique chaque jour jusqu'à son collège, dans un quartier historique aujourd'hui caché derrière le front bâti de la Place de l'Union. Ce n'est pourtant pas la distance du parcours qui le dérange, car il comprend le manque d'alternatives tant que les nouvelles écoles de proximité sont en chantier : depuis la fenêtre de sa nouvelle chambre, il ne voit que des grues et des immeubles inachevés. Mais le trajet, en revanche, relève d'un parcours de combattant.

La nuit tombe vite en hiver - il est 16 heures et les chauffeurs des voitures qui passent à toute vitesse dans la Place de l'Union allument les phares. Les lampadaires ne fonctionnent qu'à moitié, et la poussière épaisse stratifiée sur la chaussée ne laisse pas apercevoir l'emplacement des passages piétons. Quand le flux de voitures s'atténue, l'élève réussit à traverser le boulevard. Il préfère longer la voie du côté du grand magasin, car il peut s'acheter des friandises dans un des nombreux kiosques en tôle bleue érigés chaotiquement sur le parvis du centre commercial. Ici, la présence humaine plus forte lui donne un sentiment de sécurité. Malheureusement, cet espace ne représente qu'une oasis d'humanité au milieu du désert d'un immense chantier en grande partie abandonné. L'élève poursuit son trajet en direction de la Bibliothèque Nationale sur le trottoir noyé dans l'obscurité, en essayant d'éviter les débris de travaux ou les plaques glissantes de glace.

Presque arrivé à la maison, il se voit obligé d'effectuer un détour par une des ruelles à l'arrière des immeubles, car une meute de chiens errants lui bloque le chemin sur le boulevard. Connaissant des voisins qui se sont fait attaqués dans les environs,

