

2.1966

# Le Carré bleu

Feuille internationale d'architecture, 19, rue Bleue, Paris (9<sup>e</sup>)  
Cercle de rédaction : Georges Candilis, Philippe Fouquey, Pierre Grobois, Lucien Hervé, Philippe Mallier, Yonel Schein, André Schimmerling, Denise Cresswell.  
Directeur : André Schimmerling.  
Trimestrielle.

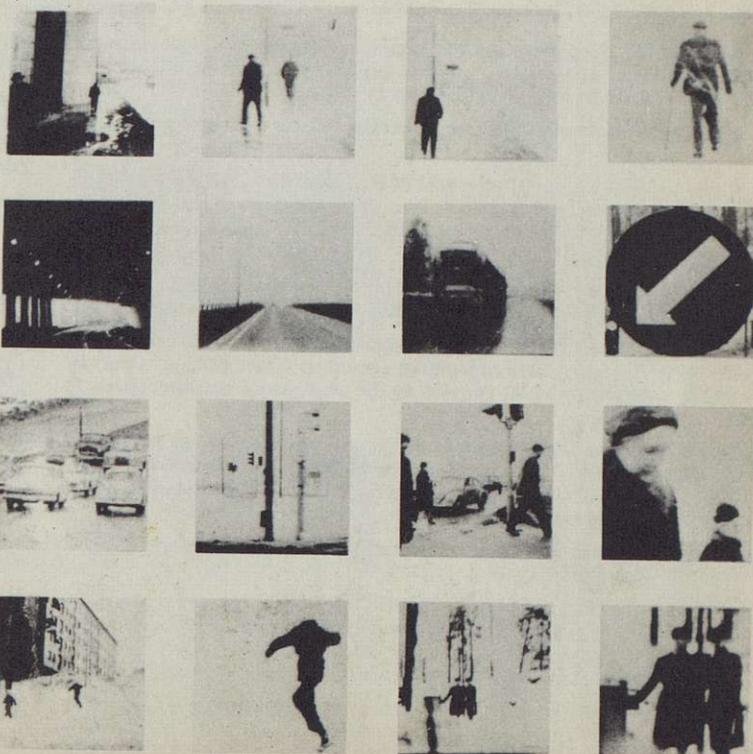
Prix de l'abonnement annuel : 20 F. Le numéro : 5,00 F.  
C. C. P. PARIS 10.469-54

Collaborateurs : Roger Aujame, Elie Azagury, Sven Bäckström, Aulis Blomstedt, Lennart Bergström, Giancarlo de Carlo, Eero Erikäinen, Ralph Erskine, Michel Eyquem, Sverre Fehn, Oscar Hansen, Arne Jacobsen, Reuben Lane, Henning Larsen, Sven Ivar Lind, Ake E. Lindquist, Charles Polonyi, Keijo Petäjä, Reima Pietilä, Aarno Ruusuvuori, Jörn Utzon, Georg Varhelyi.

## LES COMMUNICATIONS

Les communications jouent désormais un rôle décisif en architecture. Le tracé d'un réseau ne peut plus dépendre de simples conjectures quant à ce qui peut arriver ou non dans l'avenir.

On n'a pas abordé jusqu'à ce jour le problème de la création d'un milieu



destiné à être perçu par un observateur situé à bord d'un véhicule en mouvement.

Il faut que nous puissions transformer dans l'avenir le processus de la circulation en une expérience globale, réunissant en un tout homogène l'architecture de la voie, la ligne décrite par un objet en mouvement et le paysage cultivé ou naturel qui l'environne.

Nous devons également procéder dans un avenir rapproché à la liaison de tous les moyens de communication, piétonniers ou véhiculaires.

Une séparation complète de ces deux genres de trafic ne peut être réalisé sous peu dans les agglomérations urbaines. Elle dépend de la solution d'ensemble du problème de la circulation.

Nous sommes arrivés au moment où les communications ne constituent plus un problème isolé puisqu'elles affectent le comportement humain dans son ensemble et conditionnent en même temps la manière dont nous profiterons des biens d'ordre matériel ou culturel offerts par notre civilisation.

Nous sommes en face d'un problème passionnant : les solutions proposées ouvrent de nouvelles perspectives sur les conditions d'existence de l'homme ; des conditions qui à leur tour exigent l'abandon volontaire de certaines manières de vivre.

Il ne faut pas oublier que les travaux d'aménagement du trafic poursuivis de nos jours révèlent en profondeur des préoccupations bien plus graves : celles de changer radicalement un milieu ou d'en créer un nouveau possédant un niveau technique et esthétique supérieur à celui existant précédemment.

Pour y aboutir il nous faut consentir des sacrifices et contribuer ainsi au développement d'une civilisation et d'un niveau de vie plus élevé.

Le signe distinctif d'un milieu est la facilité avec laquelle celle-ci peut être identifiée. S'il arrive que nous ressentions la joie de la découverte ou de la redécouverte sur un parcours donné, ni le temps ni la distance ne nous

permettent de reconnaître et d'explorer ce milieu dans ses détails. En conséquence nous sommes enclins à adopter une attitude résignée quand il s'agit d'architecturer les voies de communication.

Aujourd'hui les perspectives fugitives imposées par les moyens de locomotion rapides changent entièrement les données esthétiques de l'architecture et de l'urbanisme. La nécessité de recourir à une perspective nouvelle et à une échelle de mesure variables en hauteur et en largeur coïncide en outre avec les impératifs d'ordre technique ou administratif de réaliser des groupes de plus en plus importants au sein des ensembles urbains.

Pendant le parcours effectué sur une voie de communication, l'angle de vision du voyageur diminue au fur et à mesure que la vitesse du véhicule augmente. Si on veut tirer parti de ce phénomène sur le plan architectural il faut faire varier l'échelle d'un groupe d'immeubles à la fois en hauteur et en largeur ou dans les deux dimensions à la fois. Ceci nous amène à créer des concentrations de populations et partant de prévoir des voies de trafic adéquats.

Avec la tombée de la nuit de nouvelles valeurs viennent enrichir les rapports existants entre les communications, la nature environnante et l'architecture. Le digramme des mouvements qui se dégage des signaux et des lumières des voitures met en relief la trame de la voirie urbaine. Au milieu du paysage rural ou naturel ces lumières constituent les symboles quasi mystiques de la flexibilité et du changement, tandis qu'en ville elles annoncent la cohabitation. A quoi sert d'analyser les communications d'un point de vue esthétique ? Comment choisirons-nous nos exemples ? Et lesquels ?

Nous devons créer un lieu visuel clair et compréhensible entre le paysage naturel et architectural.

Un rapport entièrement nouveau - une intégration du bâti et des communications au sein d'une nouvelle architecture.

Georg Varhelyi  
Stockholm 1966

Transportation has become a decisive factor in the shaping of our environment. The design of a road can no longer depend upon a purely quantitative evaluation of what may or may not happen in the future.

The impact of vision in motion on architecture has not yet been sufficiently tested.

In the future we must transform the fact of transportation into a global experience uniting in a homogeneous whole the physical design of transport facilities, the specific pattern of a given object in motion and the natural or cultivated landscape.

We must also try to integrate in the not too remote future in one unified structure, architecture, pedestrian traffic and vehicular transportation.

We cannot expect to achieve a complete separation of pedestrian and vehicular traffic in towns soon ; this separation should be considered as a partial result of the solution we shall provide to the problem of transportation in general.

At a given stage of the evolution in question we shall no longer be able to deal with transportation as an isolated problem the more as proposed solutions affect human behaviour in its whole as well as influencing the profit we derive products of our civilisation.

At the time we are faced with an exciting problem as new proposals are conducive to a new way of life.

We should not forget that the real aim behind the planning of a new transportation structure is to provide an environment with higher technical and esthetical standards than existed before. To attain such an end certain sacrifices have to be accepted as far as our customary habits are concerned.

The possibility of mere identification of an object is a specific quality of an integrated environment. The reason for widespread resignation for the task of shaping transportation media to day is that even if we do feel sometimes

the joy of discovery or rediscovery by traveling, time nor distance do not allow us to explore details.

There is thus no conscious effort to landscape roads. In these conditions we raise the question whether it is not necessary to take into account the visual factor to achieve an appropriate interplay between transportation and environment.

To-day the rapidity of movement confronts architects and planners with an entirely new situation on the visual level. The need for a new perspective as well as for a new scale growing in breadth or in height or in both dimensions, has its counterpart in technical and administrative exigencies for more and larger units in urban settlements.

By travelling on a road our angle of vision becomes smaller as the speed of the vehicle increases. Such an increase diminishes our faculty of perception of single objects. If we want to arrive at an architectural experience of environment we have to increase the scale of the building group accordingly. Such a measure will bring about a greater concentration of people and the need for further means of transportation.

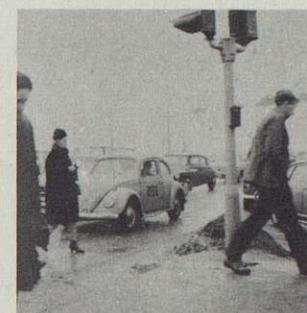
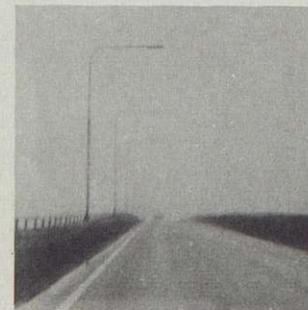
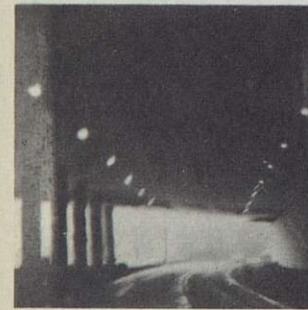
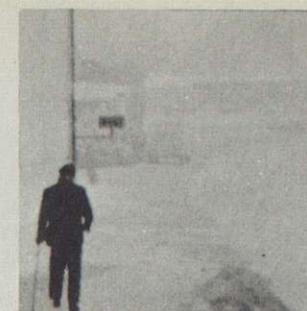
After sunset, new values are added to the existing relationship between transportation, architecture and landscape. The diagram of movement emanating from lights of cars and road signals stresses the street pattern of the town. In a low density area or in the midst of a landscape lights bear witness to growth and change, whereas in a town to cohabitation.

In what manner should we analyse transportation structure to take into account this visual factor ? Which examples are we to follow ?

We should create a clear and understandable link between natural and cultivated landscape.

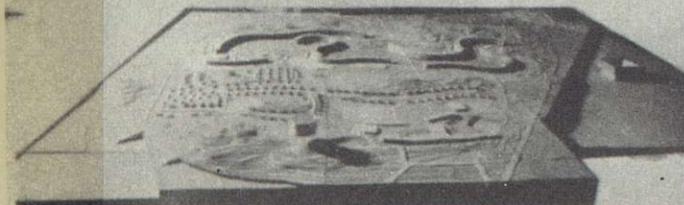
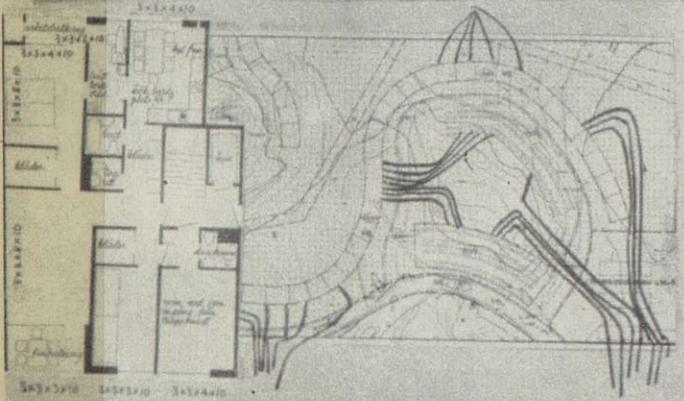
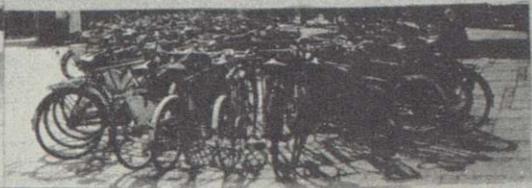
We should create an entirely new contact ; an integration of transportation and buildings into a new architecture.

Georg Varhelyi

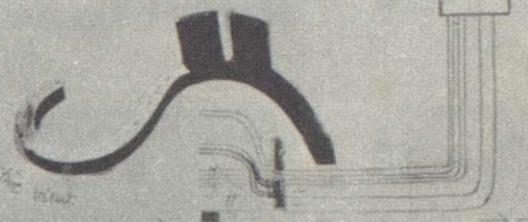


le milieu dans sa totalité ne constitue jamais un acte achevé  
mais une phase

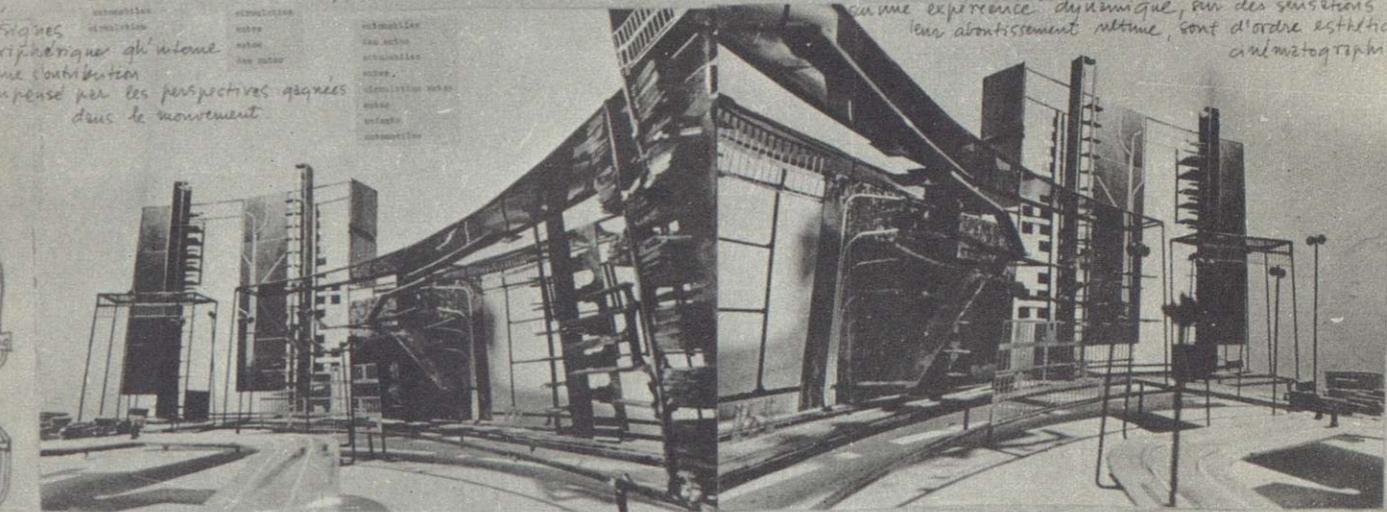
À l'avance, une création active du milieu ne pourra pas, comme jusqu'ici, impliquer seulement qu'on accepte les communications comme une simple fonction de plan, mais comme une utilisation des voies de liaison, supports de transport, signes indicateurs, publicité et autres éléments de la circulation sur un bien périphérique qu'intime afin d'en faire un ensemble d'expériences positives, comme une contribution de cette perception positive du milieu. L'aspect spatial perçu est compensé dans le mouvement.



La science est normativisation objective. Le progrès scientifique est une étape ultérieure de ce système objectif. La planification architecturale est la systématisation objective du programme des fonctions premières, des communications dans le temps et l'espace et la planification architecturale lorsqu'un complément à dominante subjective y est ajouté et la planification architecturale lorsqu'un complément à dominante subjective y est ajouté et la planification architecturale lorsqu'un complément à dominante subjective y est ajouté.



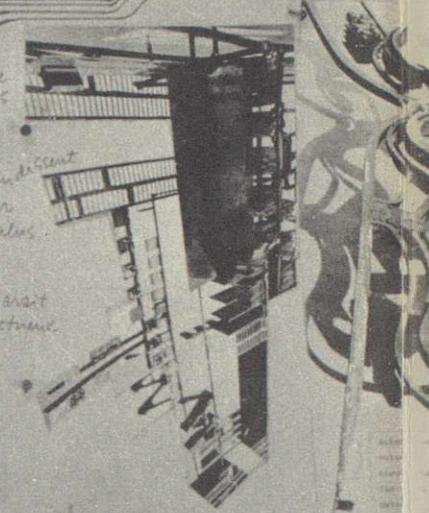
le développement de l'unité spatialement saisissable conduit de plus en plus vite à des unités plus importantes, pour une expérience dynamique, par des sensations qui, dans leur aboutissement même, sont d'ordre esthético-cinématographique.

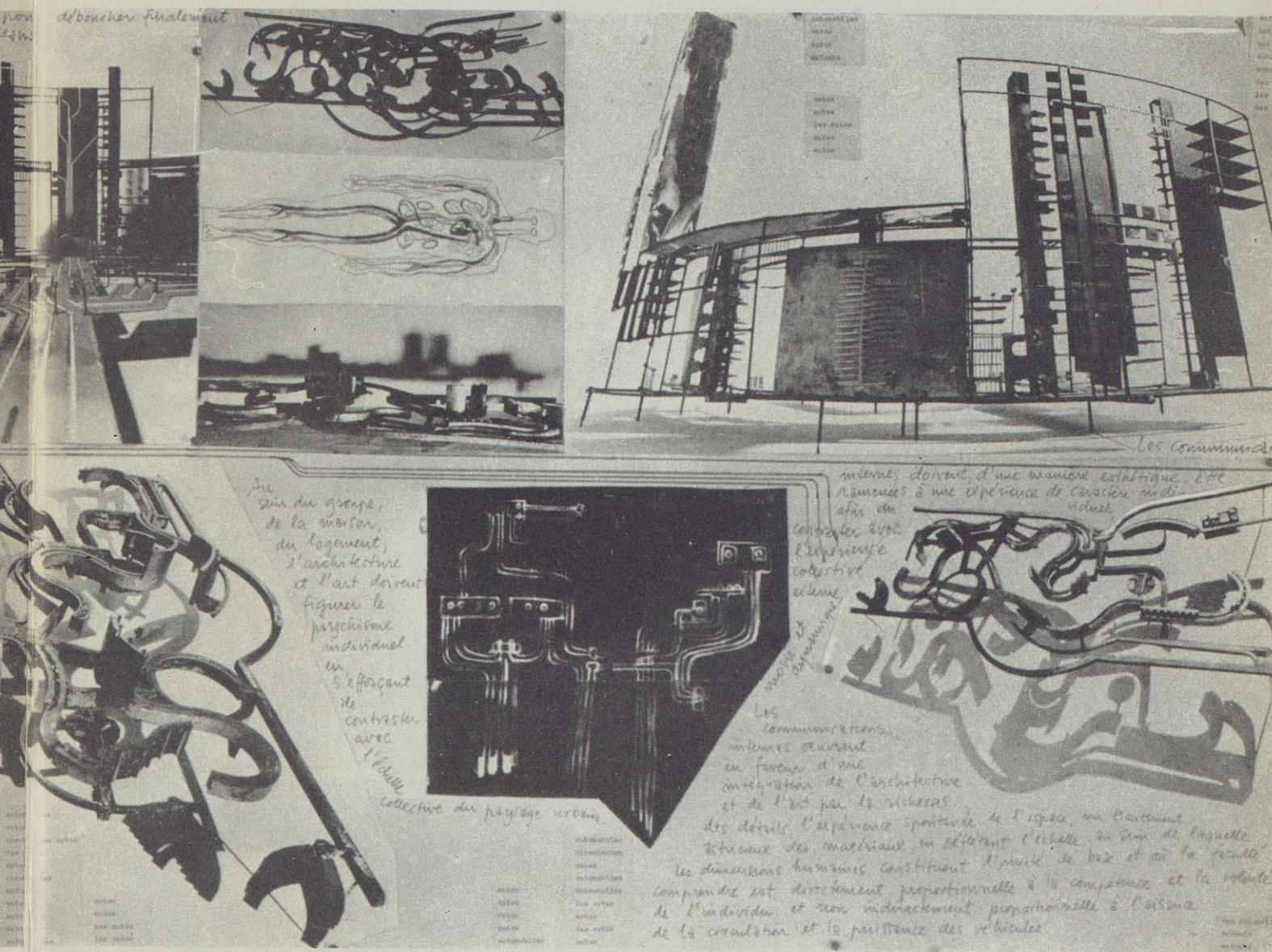


L'espace urbain des n'est plus accessible à l'expérience individuelle de plus en plus de gens se meuvent de plus en plus vite dans des systèmes de circulation de plus en plus compliqués. Plus les communications sont importantes, moins elles sont ressenties comme une obligation. Les communications aériennes, routières, maritimes ou ferroviaires, sont de plus en plus rapides, de plus en plus sûres de responsabilité envers le collectif.

La perspective extérieure est de plus en plus ressentie comme un événement collectif. Les proportions s'agrandissent afin d'être comprise par un nombre de plus en plus grand. Toute possibilité disparaît d'entrer en contact fonctionnel avec ce milieu qui devait être configuré.

À cet égard, ce sont les communications qui, aujourd'hui et à l'avenir, sont les facteurs déterminants.





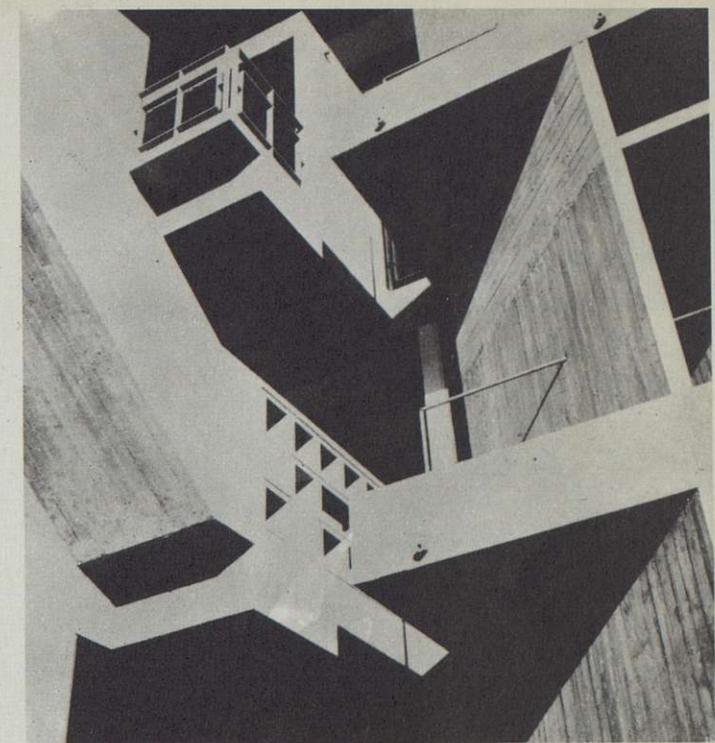
Lucien HERVE  
 EXPOSITION LE CORBUSIER MUSEE ART DECO. 3-111 -...  
 Nous fûmes appelés à organiser la première exposition consacrée à Paris à L. C. depuis sa mort. Cette exposition à l'encontre de celle dont il a dirigé la mise en place au Musée d'art Moderne, ne se donnait pas comme tâche de retracer son immense activité. Elle veut être un sincère hommage susceptible de satisfaire ses nombreux amis, mais aussi de donner des éléments de compréhension à un public ignorant ou prévenu contre lui. Nous avons pensé que le domaine de l'architecture et de l'organisation de la cité ne pouvait pas rester le champ clos des praticiens, pas plus que la musique n'est resté celui des musicologues. Personne n'a autant fait que L. C. pour souligner le rôle essentiel de l'homme dans les phénomènes architecturaux. Nous considérons comme un résultat satisfaisant le fait que le public comprenne et pressente l'effort déployé par L. C. pour amener à nouveau l'architecture à satisfaire aux programmes posés par notre vie actuelle dans leur variété et leur nouveauté.

Il ne dépend pas de nous pour que le problème ainsi posé se transforme en accusation contre une société pour qui les 50 années d'activité créatrice d'un des plus vertigineux génies de notre temps n'ont pas suffi à lui confier une seule commande officielle, réalisable de son vivant.

Je crois qu'une des vertus de cette exposition aura été de ne pas laisser ignorer au public cet aspect de la question.

Une sonorisation aidant, le public quitte l'exposition visiblement impressionné. Pourtant les moyens mis en oeuvre sont assez simples : sonorisation des salles avec un système de projection synchronisé suivant le rythme des sujets traités par L. C. Plusieurs objets d'art accompagnent la présentation de ses oeuvres architecturales : deux tableaux puristes de sa dernière période, une sculpture et deux tapisseries (dont celle qui a servi de clôture derrière le catafalque exposé à l'atelier). Une salle est réservée entièrement à l'exposition du "poème de l'angle droit". L'exiguïté des locaux nous a amené à limiter la présentation de ses oeuvres architecturales, celles-ci sont accompagnées des pages extraites de ses notations intimes.

Paris, mars 1965.-



## RECHERCHE D'UNE STRUCTURE URBAINE

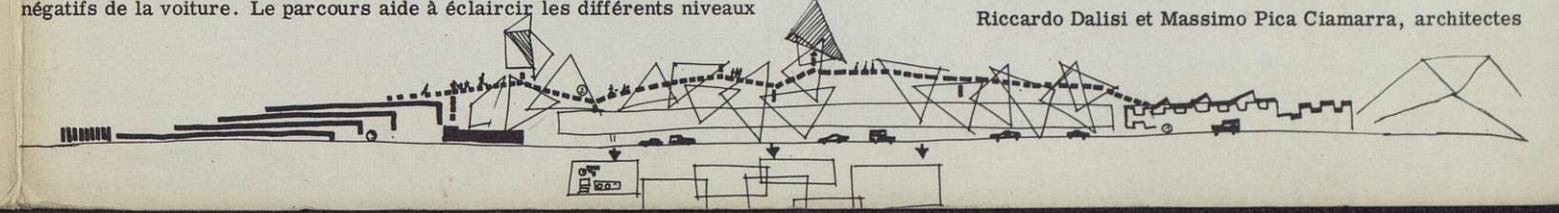
Ces tables représentent la phase actuelle d'une recherche qui vise à reconstituer un langage pour un dessin urbain, en partant des actuels standards des constructions et en éclaircissant quelques valeurs des agrégations : association, identification et mobilité. Le but de cette recherche est une structure urbaine intégrée qu'on peut atteindre à travers un processus qui garantisse sa "croissance contrôlée". L'adoption d'unités modulaires (cellules) permet des articulations morphologiques en dépassant le concept de bâtiment et en l'intégrant avec des systèmes d'agrégation. Plus d'éléments déterminables autonomes, dans des séquences continues ou saccadées, mais des propositions pour des organismes complexes, visant à mettre à jour surtout des hypothèses nouvelles de relation entre ces éléments, en écartant, en même temps, le danger d'une monotonie atypique, qui dérive d'indifférenciations modulaires.

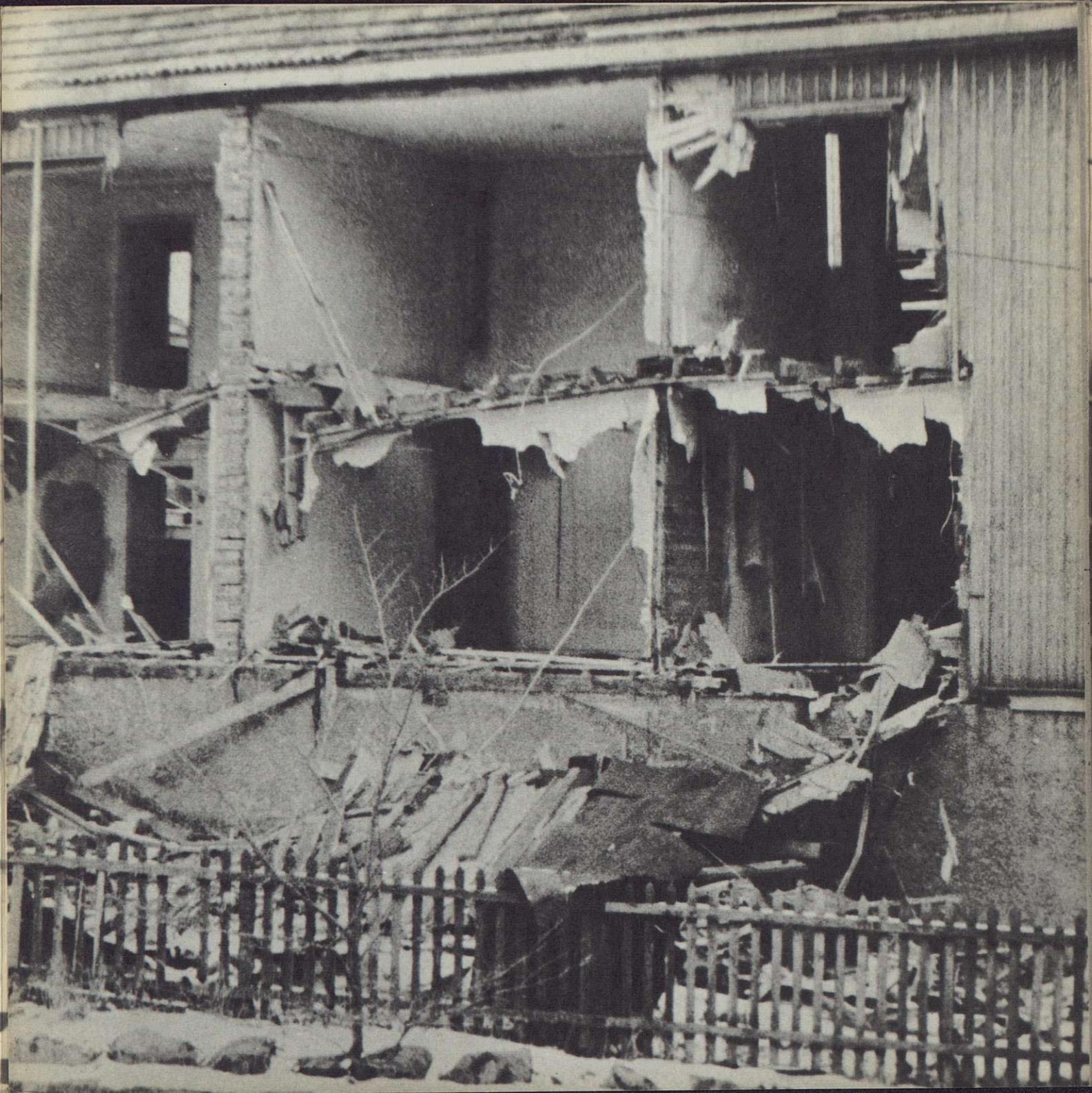
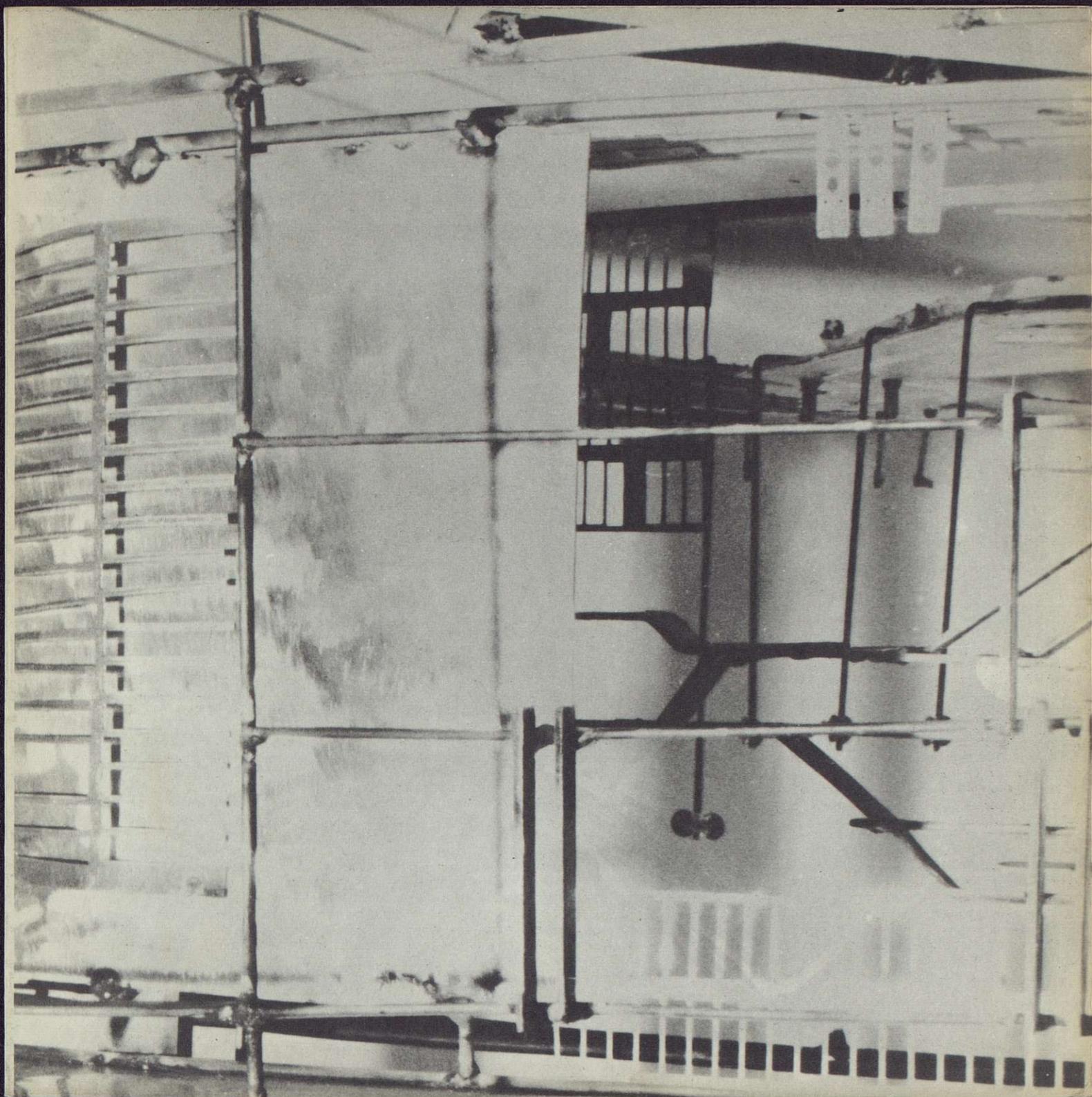
Les assemblages restent suffisamment variés dans les différents secteurs d'association. Le parcours pour les piétons, en haut, continuellement raccordé au sol par les escaliers et les ascenseurs des bâtiments donne une possibilité d'interpénétration des toitures-terrasses, c'est-à-dire suggère visuellement une possibilité d'articulation des ensembles selon des schémas libres qui déterminent un paysage urbain stimulant dans lequel soit garantie l'exigence d'une parfaite autonomie des piétons qui soumette toutes les autres dimensions du milieu en les ignorant, à bon escient, tous les aspects négatifs de la voiture. Le parcours aide à éclaircir les différents niveaux

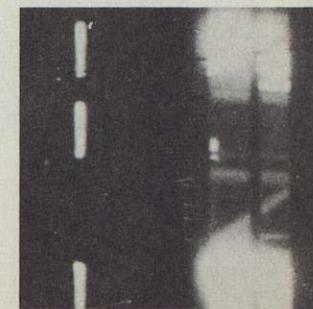
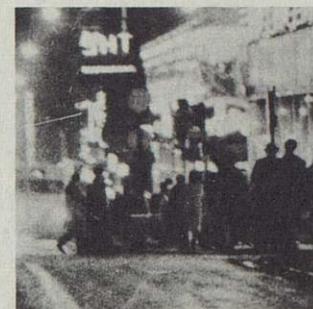
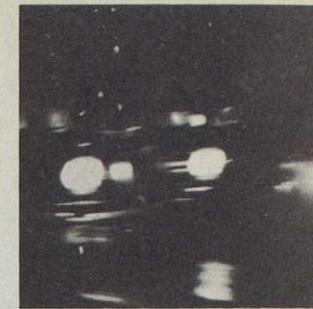
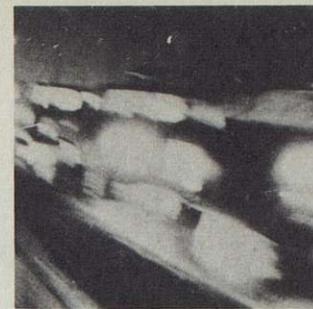
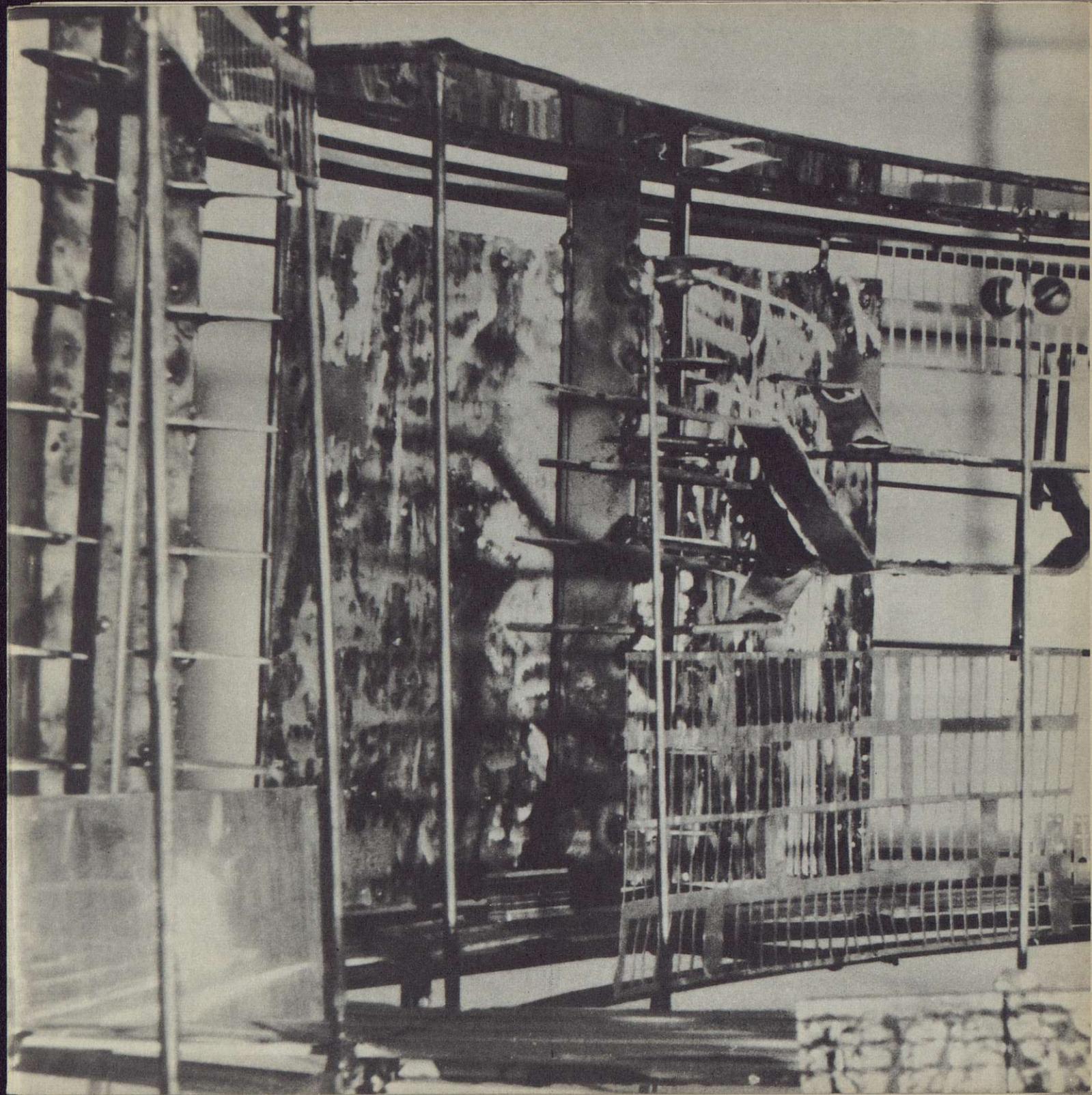
d'association et l'on groupe sur lui toutes les installations urbaines : les maisons, la rue, les bureaux, l'école, les agrégations productives etc. En réutilisant différemment les toitures (et leurs possibilités de développement) il nie ces éléments infrastructuraux qu'une vision analytique décele dans la ville en tant que des éléments autonomes et rapporte d'une façon additionnelle (et, pourtant abstraite) sur des "plaques" c'est-à-dire sur des structures placées à ce but.

Les structures modulaires étudiées permettent, à travers des différenciations, de former des éléments ayant des contenus différents : des installations collectives, des hôtels, des bibliothèques. Elles sont, à la fois, formellement intégrées et distinctes puisqu'elles créent des "pointes", des crêtes et des accentuations nécessaires à un paysage urbain humainement formé. Le système d'agrégation, vise à la création d'une forme continuellement finie et en développement continu, avec la volonté précise de réintégrer des éléments de la réalité en les projetant dans un nouveau contexte, à travers une mise en valeur progressive de contenus et d'éléments infrastructuraux pour atteindre un optimum total sur le plan d'articulations fonctionnelles et de valeurs formelles et humaines. Ces idées se reflètent dans les différentes structures des rues qui, des schémas usuels de départ, annoncent un développement successif, lié, toutefois, aux nouvelles agrégations productives présentes dans la phase finale.

Riccardo Dalisi et Massimo Pica Ciamarra, architectes









EXPOSITION SAUNA A FORMES FINLANDAISES

9, *place de la Madeleine* - Paris - 265 20-22