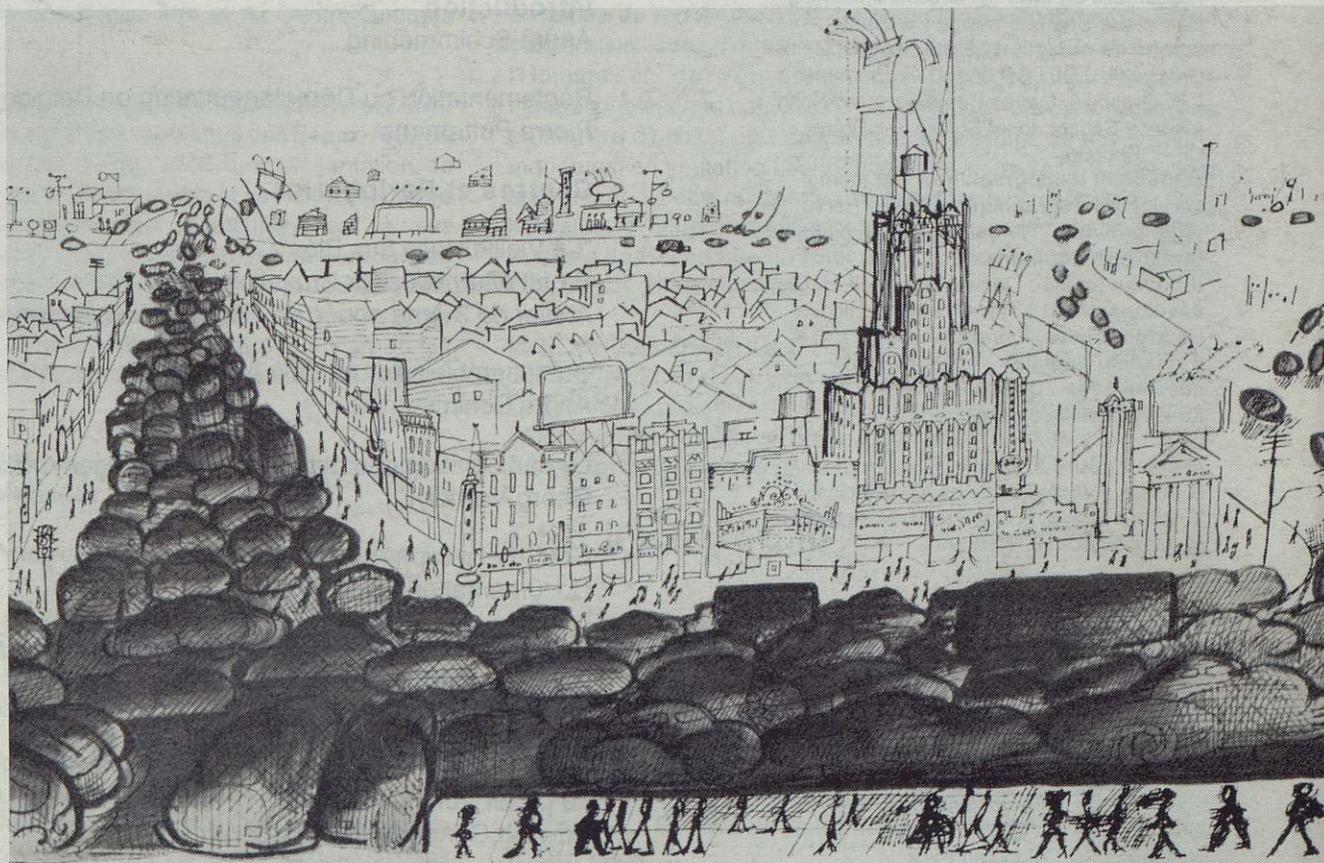


le carré bleu

villes à l'heure
de l'Europe....



mobilité ou urbanité?

avec
Massimo Pica Ciamarra, Anatole Kopp,
Edward Grinberg, Jean-Claude Deshons,
Pierre Puttemans, Jean Masset,
Georg Varhelyi, Bruno Vellut.

le carré bleu

50 FF

Fr.-Eng.
Parallel
Texts

3/88

revue internationale d'architecture

fondateurs : Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Keijo Petäjä, André Schimmerling et Kyösti Alander en 1958.

éditions : "les amis du Carré Bleu" (association loi 1901)

directeur : André Schimmerling

rédacteurs en chef : André Schimmerling,

Dominique Beaux, Philippe Fouquey

comité de rédaction : Edith Aujame, Denise

Cresswell, J.Cl. Deshons, D.G. Emmerich,

L.P. Grosbois, Lucien Hervé, Bernard Kohn,

maurice Sauzet, Ionel Schein, J.L. Véret,

Cl. H. Rocquet

secrétariat iconographique : au journal

service photographique : Lucien Hervé

régie publicité : "le Carré Bleu", 3, place Paul

Painlevé, 75005 Paris. Tél. : 43.26.10.54

diffusion locale : Denise Cresswell, B. Stegmar

développement : Tynne Schimmerling,

Rodolphe Hervé, Pierre Morvan

traduction anglaise : Adèle Mosonyi

mise en page : Claude Barbier,

Katarzyna Nikodemka

collaborateurs France :

R. Aujame, D. Aygoustinos, G. Candilis,

V. Charlandjeva, F. Lapid, M. Mangematin,

M. Martinat, Cl H. Rocquet

collaborateurs étranger :

Belgique : Bruno Vellut, Pierre Puttemans

Danemark : Jorn Utzon, Henning Larsen

Espagne : Joan Costa

Etats-Unis : A. Tzonis

Finlande : Kaisa Broner, Reima Pietilä,

Aarno Ruusuvuori,

Antti Nurmesniemi

Veikko Vasko

Grèce : A. Antonakakis

Hollande : Aldo van Eyck

Hongrie : C.K. Polonyi

Israël : Gabriel Kertesz

Italie : Giancarlo de Carlo, Massimo

Pica Ciamarra, Luciana de Rosa,

Manfredi Nicoletti

Norvège : Sverre Fehn

Suède : Lennart bergström,

Ralph Erskine, Elias Cornell,

Georg Varhelyi, Ake Lindquist

Réalisation : A.S. Auxiliaire System

Montpellier - 67.64.92.00

Tous droits de reproduction réservés

"le Carré Bleu"

33, rue des Francs-Bourgeois

75004 Paris - Tél. : 43.26.10.54

Sommaire no 3/88

En couverture : croquis par Paul Steinberg

(Doc "Arkitektur N° 8/62")

villes à l'heure de l'Europe

Informations	1
Introduction André Schimmerling	5
Règlementation ou Déreglément en Belgique ? Pierre Puttemans	7
Centres et Périphéries	
"La Vieille Halle aux Blés" Projet alternatif pour Bruxelles. Atelier de 3-ème année de l'Ecole d'Architecture St.Luc.	15
Un ensemble péri-urbain à Amsterdam. André Schimmerling	23
La participation des habitants à l'aménagement à Stockholm. Georg Varhelyi	27
Centre et périphéries à Helsinki. Documentation: Michel Roux.	32
La " Tour de l'Europe" pour la ville nouvelle d'Hérouville St.Clair, Jean Claude Deshons.	39
Ville et voiture,	
Le projet Voiture-Ville. Edward Grinberg	42
Libres opinions	54
Perspectives d'harmonisation des recherches fondamentales en architecture, Jean Masset	57
Une "culture du désespoir" - réflexions sur l'architecture post-moderne, Anatole Kopp	59
La "citta di futuro" Massimo Pica Ciamarra	61
English texts	61

i n f o r m a t i o n s

EXPOSITIONS

ALVAR AALTO à l'Ecole des Beaux-Arts et au Centre Georges Pompidou.

Deux expositions sont actuellement consacrées à l'oeuvre d'Alvar Aalto: la première à l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts (du 19 Octobre au 18 Décembre 1988), avec une présentation de l'ensemble de ses oeuvres architecturales; la seconde au Centre Georges Pompidou consacrée tout particulièrement à ses créations dans le domaine du design. Cette exposition a été conçue spécialement pour le Centre par le Musée Alvar Aalto de Jyväskylä. Elle montre en même temps certains oeuvres de jeunesse du maître finlandais et elle se recommande à notre attention du fait qu'elle montre le passage d'Aalto du romantisme national à l'architecture moderne.

Cet ensemble de réalisations encore jamais exposées, permet de réévaluer l'apport de ces années 20.

L'exposition au Centre Pompidou est ouverte du 19 Octobre au 23 Janvier 1989.

EXPOSITION "IMAGES DE L'ARCHITECTURE ET ARCHITECTURES D'IMAGES" de Lucien Hervé. Grande Halle de la Villette du 16 Novembre au 22 Janvier 1989.

Nos lecteurs connaissent certainement la contribution de notre collaborateur à l'art de la photographie d'architecture, art qu'il a eu l'occasion de perfectionner dans l'atelier Le Corbusier durant de nombreuses années. L'exposition de la Villette qui se déroule dans le cadre du Mois de la Photo constitue une rétrospective de l'oeuvre accomplie, une occasion rare de se familiariser avec l'approche de ce défenseur et illustrateur de l'architecture moderne.

A l'occasion de cette rétrospective, les éditions du Moniteur viennent d'éditer un portfolio de 16 images, représentant une sélection de ses derniers travaux.

RENCONTRES

SYMPOSIUM INTERNATIONAL: "HABITAT ET VOISINAGE". - Gävle, Suède, 21 23 Aout 1989.

Le centre de recherche de la Construction en Suède organise en coopération avec l'Association Internationale pour l'étude de l'Homme et de l'Environnement (I.A.P.S.), une rencontre internationale, ayant pour but l'élaboration de nouvelles approches en matière d'habitat, plus conformes aux besoins de nos sociétés modernes en mutation. Les personnes intéressées à participer activement à cette rencontre, adresseront leur demande - avec indication éventuelle de leur contribution personnelle, à l'Institut Suédois de Recherche du Bâtiment, division Information P.O.Box 785, S-801 29 Gävle, Suède.

EXPOSITION DE L'EQUIPE M.PICA CIAMARRA ASSOCIATI. Ecole Supérieure des Beaux-Arts. 15 Novembre-15 Décembre 88. Projets-idées, projets et réalisations urbaines par des architectes et urbanistes de Naples. Le projet pour la ville-nouvelle de Melun-Sénart (primé) figure également à l'exposition.-

BIBLIOGRAPHIE

DIALIVRE No.5. L'OEUVRE DE FERNAND POUILLON.

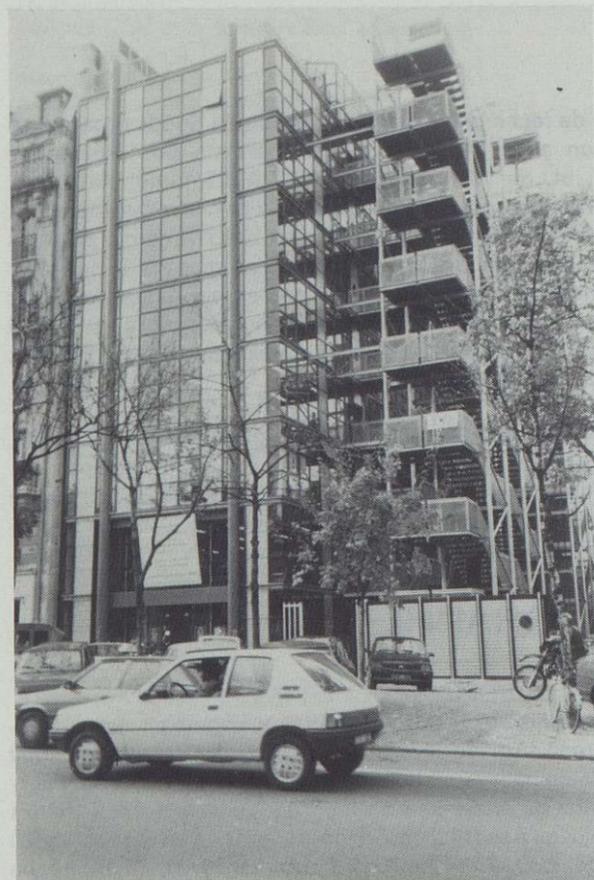
Edité par le Ministère de l'Équipement et du Logement, cette collection comprend 48 diapositives et une plaquette descriptive illustrant l'oeuvre de ce bâtisseur et qui englobe ses réalisations du Vieux-Port de Marseille, en passant par les grands ensembles et les hôtels algériens jusqu'à ses réalisations parisiennes. L'ouvrage est vendu au prix de 220 Frs. Il peut être commandé au Ministère de l'Équipement, Service de l'Information, 2 Ave. du Parc de Passy 75016 Paris.

RECONSTRUCTION - DECONSTRUCTION, par Bruno Vayssière. Edit. Picard, 326 P.- Illustrations.

L'auteur brosse un tableau impressionnant des réalisations des "années 50 et 60" tout en analysant les facteurs qui ont favorisé l'émergence du style "hard- french" - matérialisé de préférence dans les grands ensembles.

Il établit un lien de continuité entre ce style - expression d'une planification étatique - avec les aspirations des déconstructivistes d'aujourd'hui - qui créent une architecture neutre, dépourvue volontairement de toute idée réformatrice.

A.S.



Une extension de l'Ecole Speciale d'Architecture à Paris.

SA. D'ARCHITECTURE CUNO BRULLMANN + ARNAUD FOUGERAS LAVERGNOLLE.

La construction actuelle s'inscrit dans un programme général destiné à satisfaire les besoins d'aménagement et d'extension de l'Ecole Spéciale, celle de l'Ecole Camondo (de design) et de l'Ecole Supérieure de Communication Audiovisuelle de Paris. Ce programme prévoit en première phase l'ouverture de ce bâtiment neuf de 11 niveaux et de 3200 m² et en phase ultérieure la réstructuration des anciens locaux de l'Ecole Spéciale mal adaptés aux besoins actuels.

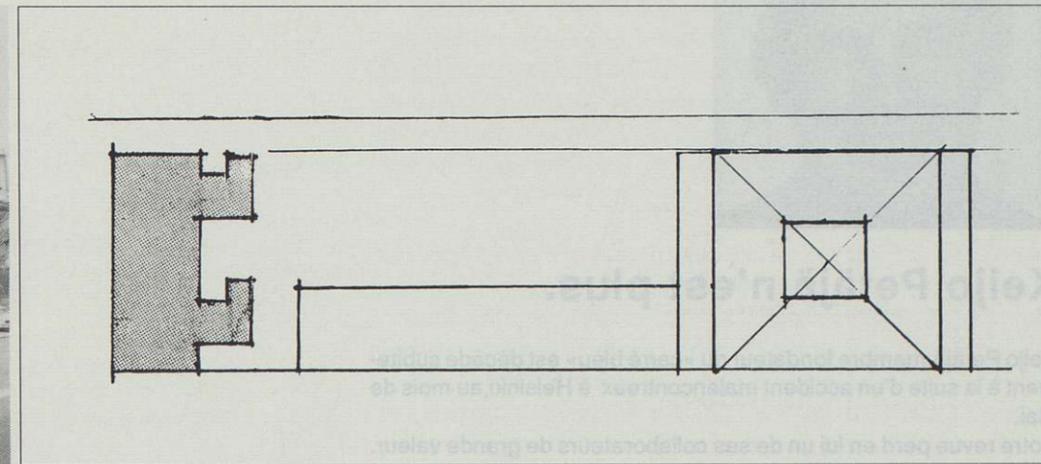
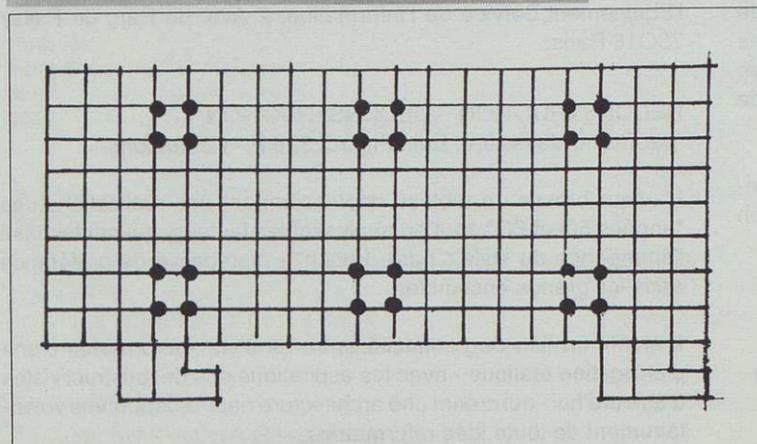
Chacune des trois écoles occupera un certain nombre de niveaux du bâtiment qui vient d'être réalisé.

Le choix d'implantation du nouveau bâtiment a été guidé par plusieurs éléments: d'une part, l'utilisation du mur mitoyen de l'immeuble haussmannien, immense pignon aveugle, d'autre part le respect et le dialogue avec le bâtiment existant, symbole de l'E.S.A. et enfin, la sauvegarde du jardin.

Les idées forces qui ont guidé les architectes sont la communication, l'ouverture et l'évolution future du bâtiment et de ses activités.

Le bâtiment neuf constitué de plateaux libres d'une profondeur de 9 mètres permet une flexibilité propre à l'évolution de la pédagogie. Pour cela, les architectes ont choisi de placer les circulations et les services à l'extérieur afin d'optimiser et de rentabiliser les surfaces

*Vue de la nouvelle annexe, côté boulevard Raspail.
Intérieur d'un atelier, Vue de l'ancienne école, côté boulevard,
plan général de l'école.*



utiles. Un cloisonnement libre et évolutif suit une trame carrée de 90 Cm. et un système constructif poteaux-poutres est utilisé pour réduire le plus possible les encombrements dus aux structures. Le choix de celles-ci a été influencé par des critères économiques et sociaux: en effet la présence de carrières en sous-sol a obligés les constructeurs à utiliser des fondations spéciales par pieux forés jusqu'à moins de 28 mètres. Pour des raisons tenant à l'existence de murs mitoyens peu solides, on a prévu des pieux en retrait créant ainsi des porte-à-faux en superstructure. L'ensemble de l'ossature

a été totalement préfabriqué et s'est élevé au rythme de un étage par semaine.

L'éclairage naturel, orienté Nord, de chaque étage, est un élément de fonctionnement adéquat de ce projet.

Tout en apportant une série de solutions innovantes sur le plan d'un milieu pédagogique contemporain, l'architecture de la nouvelle école représente un élément stimulant du paysage urbain.

VILLES ET DEPLACEMENTS.

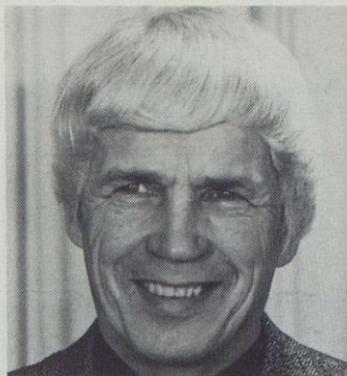
Le Centre d'études des Transports Urbains (CETUR) vient d'éditer une série de publications, notamment «**Villes et déplacements**» destiné au grand public, «**L'expérience des Plans de Déplacements urbains**» (1983-86), relatant les résultats d'une pratique adoptée en matière d'organisation des trafics collectifs, et «**Villes, Déplacements et transports**» contenant un résumé d'un colloque organisée en Décembre 1986 à l'Ecole des Ponts et Chaussées sur le thème de l'évolution du trafic urbain en France.

Nous trouvons dans ces ouvrages une confirmation du phénomène de «l'explosion urbaine» qui se manifeste dans le dépeuplement des centres et l'étalement péri-urbain. Ce phénomène entraîne l'intensification des migrations alternantes habitat - lieux de travail et par voie de conséquence des investissements accrus en matière de voirie et de trafics collectifs. Seule une politique de localisation rationnelle des activités - mettant l'accent délibérément sur la décentralisation des activités et de l'habitat - au détriment de ce qu'on peut appeler «la valorisation excessive» du centre (ancien) -

pourrait apporter progressivement un remède au gaspillage d'énergie et de temps causé par ce phénomène. Cependant les auteurs estiment que les tendances à la dispersion de l'habitat et de l'emploi ont peu de chances d'être renversées, compte-tenu des habitudes acquises. En effet, comme le remarquent J. Gagneur et P. Lassave, dans leur compte-rendu de ce colloque le réinvestissement nécessaire (pour une politique de décentralisation) doit viser un transfert de rente foncière au détriment des centres villes... mais le rééquilibrage s'avère problématique car les politiques locales ne sauront à elles seules contrebalancer des tendances lourdes vers une société d'exclusion.»(1)

Chacun de ces ouvrages renferme une documentation abondante sous forme de schémas, de diagrammes et de statistiques sur tous les aspects - économiques, démographiques et juridiques des transports urbains en France.-

(1) voir: villes, déplacements et transports p.20 et 21)



Keijo Petäjä n'est plus.

Keijo Petäjä, membre fondateur du «carré bleu» est décédé subitement à la suite d'un accident malencontreux à Helsinki, au mois de Mai.

Notre revue perd en lui un de ses collaborateurs de grande valeur.

En effet il a fait partie de ceux qui ont réussi à assurer, par leurs travaux théoriques et pratiques à la fois, la prédominance de l'architecture moderne en Finlande.

Né en 1919, après des études à l'Ecole Polytechnique de Helsinki, il fonda sa propre agence en 1949 avec son épouse Marja. Citons parmi ses principaux travaux: l'hôtel Palace à Helsinki (en association avec Viljo Rewell), l'église de Lauttasaari également à Helsinki (1958) plusieurs hôtels de villes, des lycées, des maisons d'habitation dans la capitale ainsi qu'ailleurs dans le pays. Entre 1949 et 84 il occupa une chaire à l'Ecole d'Architecture de l'Ecole Polytechnique.

Keijo Petäjä adhéra au groupe des C.I.A.M. (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) de Finlande, animé par le regretté Aulis BLOMSTEDT, il participa à la plupart des Congrès d'après-guerre de l'organisation et fut ainsi naturellement porté à devenir membre fondateur du «carré bleu» en 1958.

Il développa dans une série de Nos (1) ses idées sur les fondements théoriques de l'architecture et il se consacra tout particulièrement à l'étude de la crise de civilisation que nous vivons actuellement et qui se caractérise par la domination des moyens (créés par l'homme) sur les fins.

Sa toute dernière contribution à la revue a été consacrée au thème de l'impact de la tradition sur l'architecture contemporaine (2). Keijo Petäjä a pris toujours ses distances par rapport à une architecture considérée comme un but en «soi». Par son enseignement, par ses écrits et ses interventions au cours de nombreuses rencontres, il a réussi à renforcer l'emprise d'une architecture à la fois rationnelle et humaine en Finlande.

(1) voir les Nos 2,3,4/1959

André Schemmerling.

(2) voir le No 2/84 du «carré bleu».

Pierre Puttemer

Villes à l'heure de l'Europe.

Le développement urbain engendré par l'exploitation du charbon, puis de l'électricité, a marqué de son empreinte la structure des villes européennes ; nous entrons dans une nouvelle phase économique caractérisée par la diffusion des techniques de communication électroniques - le renversement de la proportion des employés dans l'industrie (de main d'œuvre) et dans les services - et bien entendu à la diffusion de nouvelles manières de travailler et de vivre. Cette évolution qui se fait sous le signe d'une mutation économique dans les pays industrialisés (accompagné de crises dont nous sommes les témoins) s'affirme d'une façon infiniment plus dramatique dans les «pays en voie de développement» qui «vivent» à la fois les phases de civilisation pré-rurale, rurale, industrielle et post-industrielle.

Le présent numéro a pour but d'offrir quelques échantillons caractéristiques du développement urbain en Europe occidentale, où l'installation prochaine d'un ensemble sans barrières douanières crée un second facteur d'émulation et de développement économique et une transformation du cadre de vie.

L'approche de l'ouverture des frontières, sur le plan économique, provoque une émulation certaine sur le plan municipal et ceci d'autant plus que le facteur «environnement» joue un rôle décisif sur le plan économique en tant que «capteur» d'investissements rentables : d'où une compétition certaine et une recherche d'identité, qui cependant ne contribue pas automatiquement au «mieux vivre» dans la cité, pour le plus grand nombre.

Dans cette optique, nous tenons à attirer ici-même l'attention sur un problème majeur qui confronte la plupart des cités historiques de l'Europe : celui de l'écart grandissant entre le «centre urbain (historique)» débordant d'activité, lieu préférentiel d'implantation des activités économiques et culturelles, et la «périphérie» zone de second ordre, où les habitants sont soumis à la corvée des transports quotidiens habitat-travail. Ceci malgré les tentatives - louables - de maîtriser l'extension par la création de cités satellites.

Dans la perspective d'une amélioration de la qualité de la vie pour le plus grand nombre, nous pensons qu'il est temps

d'utiliser créativement les possibilités inhérentes aux nouvelles techniques de communication (électroniques) pour associer progressivement lieux de travail et d'habitat, et constituer des «unités urbaines» englobant les fonctions d'habitat, de travail, d'éducation et de loisirs : tendre vers la constitution de «villages urbains» (pas nécessairement horizontaux) intégrant la nature et structurés à l'échelle du piéton. Ces unités formeraient des «grappes» greffées sur un système urbain polycentrique - système qui contrebalancerait la prédominance exclusive de «centres» dominateurs de leur zone d'influence.

Parallèlement à cet effort (de longue durée) il serait opportun de mettre l'accent sur le développement de transports collectifs rapides (métro magique) qui faciliteraient les liaisons inter-unités et aussi inter-centres, un progrès rendu possible par la densité urbaine en Europe occidentale. Cet accent sur le développement des transports collectifs leverait progressivement l'hypothèque que constitue le recours généralisé à la voiture individuelle en ville.

Ceci évidemment dans la perspective d'un mouvement de décentralisation sur le plan urbain et territorial. Raisons de plus pour insister sur l'harmonisation des mesures d'aménagement et de construction des divers pays européens. Cette question est traitée dans un article de l'urbaniste J. Puttemans, à la fois dans le contexte de la Belgique en particulier, et de l'Europe en général.

Par la suite, plusieurs de nos correspondants illustrent les dernières tendances en matière d'aménagements urbains par la présentation de projets récents, prévus pour des zones centrales ou périphériques d'agglomérations en Europe.

Ce thème «urbain» est complété par une proposition de l'architecte Edward Grinberg visant à reconcilier la «VILLE» et la «VOITURE».

Dans le cadre de notre «TRIBUNE» habituelle, nous publions une prise de position du Centre d'Etudes et de Recherche en Architecture de Bruxelles (ceraa), susceptible d'ouvrir un dialogue sur la méthodologie du projet. - Sur le plan des idées générales, Anatole Kopp, architecte et critique bien connu de nos lecteurs, commente une étude intéressante sur les motivations du post-modernisme aux Etats-Unis et en Europe, tandis que Massimo Pica Ciamarra, organisateur d'une exposition sur la ville du «futur» à Naples, esquisse ses vues personnelles sur l'évolution urbaine.

André Schimmerling

Le plan de Bruxelles en deux dernières décennies... mars 1962... l'urbanisme... cependant l'approfondissement... l'habitat... l'économie... l'industrie... l'agriculture... l'énergie... l'écologie... l'urbanisme... l'habitat... l'économie... l'industrie... l'agriculture... l'énergie... l'écologie...

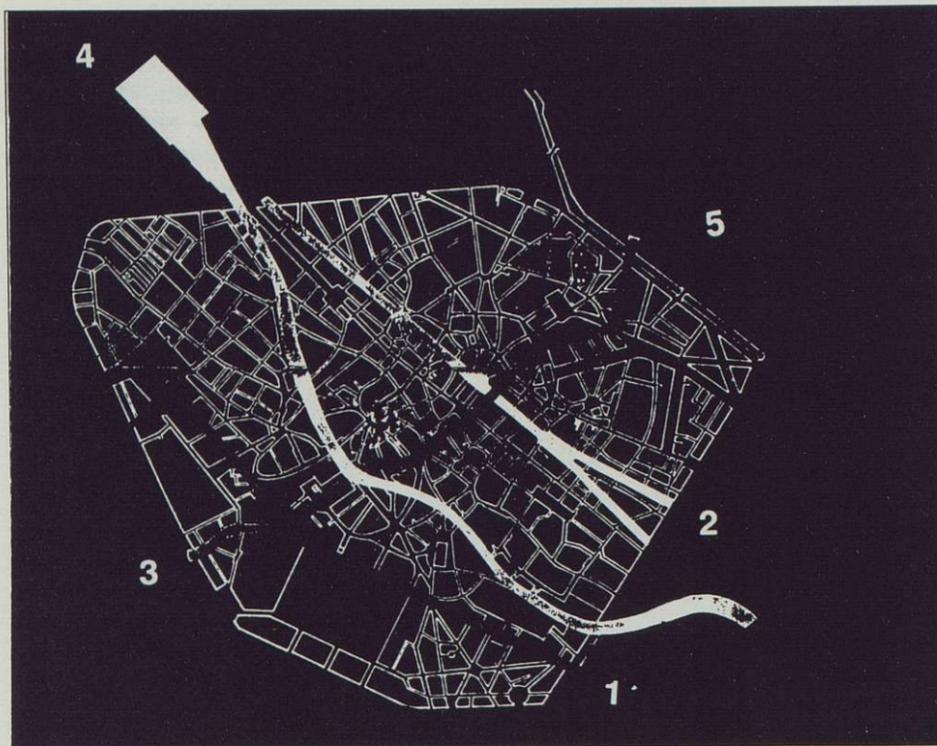


Pierre Puttemans

L'urbanisme en Belgique entre la réglementation et la dérèglementation

La disparition récente, après plusieurs décennies d'existence, du Greater London County Council, s'inscrit très clairement dans la politique de dérèglementation qui se pratique de plus en plus dans les démocraties occidentales. En confiant à l'initiative privée la tâche d'urbaniser ou de réurbaniser le territoire et en ne laissant aux pouvoirs publics qu'un rôle de contrôle, les gouvernements qui pratiquent ce genre de politique courent le risque de voir se développer les friches urbaines qui sont, entre autres, le résultat d'une socialisation des pertes et d'une individualisation des profits ; ce n'est d'ailleurs pas un hasard si, dans certains pays, cette politique coïncide avec une diminution des investissements publics, notamment consacrés au logement social. L'écrémage des sites les plus immédiatement rentables pourra provoquer une relance momentanée de l'industrie de la construction et de ses retombées positives dans l'ensemble de l'économie ; mais cet écrémage est générateur de plus graves désordres. Plusieurs aspects du phénomène sont bien visibles en Belgique, où l'on parle de plus en plus d'une semi-liquidation de la planification physique : mise en question des plans de secteurs (1), suppression des plans généraux d'aménagement, etc. (2). Cette inquiétante

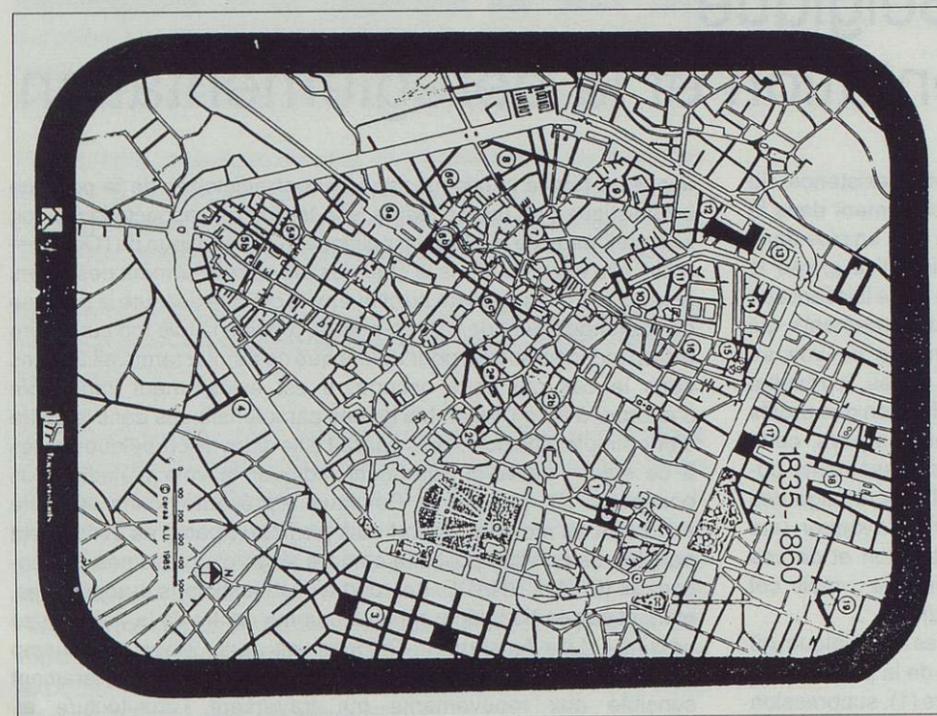
évolution révèle plusieurs aspects contradictoires de la politique urbanistique ; en même temps, elle traduit des aspects locaux ou internationaux de la situation politique et économique de l'Occident enfin, elle exprime, dans le chef des urbanistes comme des divers acteurs (du municipaliste au citoyen), la critique de toute la pratique de l'aménagement de l'après-guerre, jugée à la fois top autoritaire et trop technocratique, pour autant que ce dernier terme ait un sens dans le cas qui nous occupe. Il est évidemment impossible d'aborder à fond l'ensemble de ces caractéristiques dans le cadre d'une simple réflexion ; mais il paraît utile d'ouvrir ici quelques pistes à ce sujet ; celles-ci pourraient indiquer la voie d'études plus poussées. De plus, si la Belgique représente, dans le cadre européen ou mondial, un fort petit territoire (mais très densément peuplé), sa position politique comme siège d'organismes internationaux (OTAN, SHAPE, une partie des institutions européennes, etc.), et sa position géographique comme centre de la «nébuleuse urbaine» Lille-Amsterdam-Cologne en font, sinon un champ d'expériences privilégié, du moins un révélateur particulièrement sensible aux mouvements qui traversent l'architecture et l'urbanisme aujourd'hui.



Evolution de Bruxelles

les croquis ci-contre illustrent le développement urbain du pentagone bruxellois et les principales interventions qui ont fixé les modifications successives de la ville. Elles se développent à travers 5 thèmes ou périodes :

- 1) la période Guimard ou l'urbanisme classique de la fin du XVIIIème siècle et du début du XIXème siècle,
- 2) la période Anspach ou la rénovation du centre de la ville au XIXème siècle,
- 3) la période Buls ou la révalorisation de l'ancien tissu urbain à la fin du XIXème siècle,
- 4) la jonction Nord-Midi par chemin de fer au XXème siècle allant de pair avec la mutation de la ville,
- 5) l'urbanisation après la seconde guerre mondiale ou le passage d'une architecture en hauteur à une rénovation à échelle humaine concertée.



Bruxelles dans la première partie du XIX-ème siècle.

La planification physique qui s'est pratiquée en Belgique durant les deux dernières décennies résulte de l'application de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ; fort tardive dans le contexte européen, cette loi était cependant l'approfondissement de disposition plus anciennes prises notamment pour assurer la réparation des dommages de guerre. D'autre part, la technique utilisée pour la planification résultait à la fois des travaux théoriques entrepris dès avant la Seconde Guerre mondiale (entre autres par le groupe liégeois des architectes de l'Equerre), des théories des CIAM énoncées dès 1928 et plus particulièrement en 1933 dans la Charte d'Athènes et dans les congrès qui suivirent (3), et aussi des pratiques de contrôle esthétique instaurées en 1937 par l'OREC (Office de Redressement Economique) et, sur une plus large échelle, par le Commissariat à la Restauration du Pays, entre 1940 et 1943/44, par Verwilghen, Van de Velde et leurs équipes (4).

La caractéristique principale de cette planification qui s'est développée au cours des années est sans doute de prétendre donner un statut définitif et indiscutable à chaque mètre carré de territoire : il s'agissait, dans l'esprit de ses promoteurs, de mettre un terme au désordre et à l'anarchie de l'implantation des «établissements humains» ; et, pour ce faire, de canaliser la croissance des villes, d'organiser les zones industrielles et agricoles, de répartir la population et ses activités selon un maillage strict et un zonage rationnel, soutenus par les réseaux des voies de communication, de distribution de l'énergie et de l'information, etc. La logique même du système supposait à la fois une stricte hiérarchisation des plans (allant du général au particulier plus que l'inverse) et une continuité de l'évolution économique et sociale du pays, traduite entre autres par une croissance continue du PNB, un maintien des taux de fécondité et de mortalité, une stabilisation de la structure des familles (5), un équilibre des industries (des plus grosses unités aux PME), etc. Cette logique supposait également à la fois le consensus politique sur les objectifs de la planification (j'y reviendrai plus loin) et la possibilité technique de fixer ces objectifs dans un délai très court afin de ne pas mettre en péril l'équilibre hiérarchique des plans.

La constitution de cet admirable édifice ne se fit pas sans heurts ; les difficultés rencontrées furent nombreuses, et il serait sans doute impossible d'en faire une liste exhaustive. On citera cependant, pêle-mêle :

- la croyance en un développement économique de forte importance, qui allait pousser à la multiplication des zones réservées aux implantations industrielles ;
- la prolifération des lotissements ou plus exactement des «permis de lotir», destinés à augmenter arbitrairement la valeur marchande des terres agricoles ; un coup d'arrêt à cette pratique souvent aberrante (6) a été donné par les lois de 1970 modifiant la loi de 1962 ;

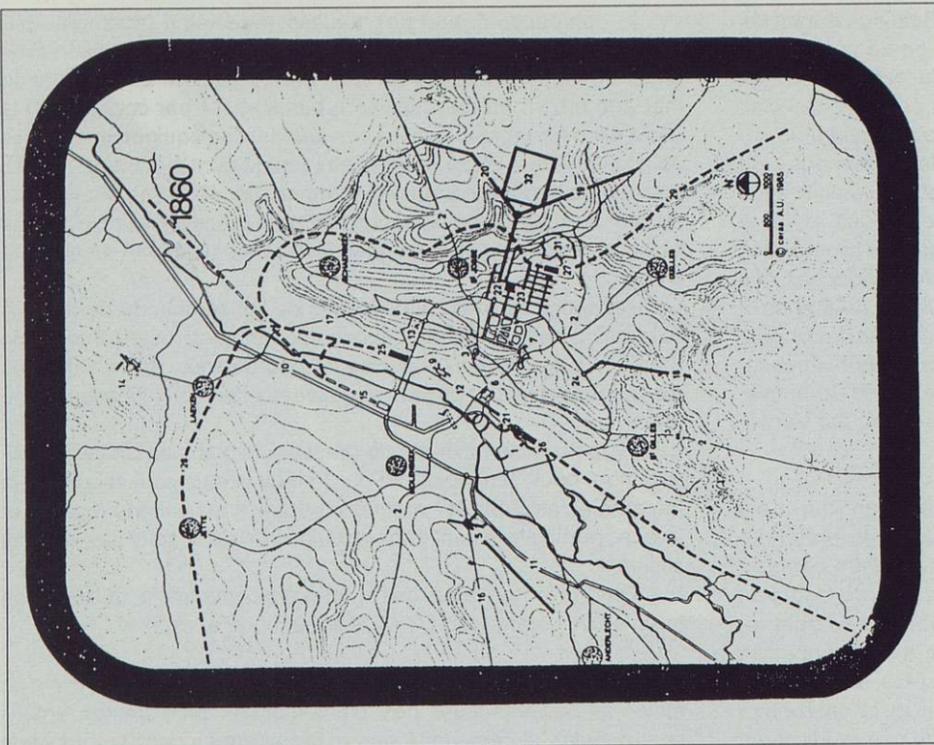
- la non-concordance des réalités régionales (mesurées par divers surveys) et des structures politiques et administratives (notamment provinciales) qui allait mettre en péril la régularité du maillage urbain prônée par les urbanistes, et par conséquent la répartition harmonieuse des populations, des équipements et des pôles d'activités, et conduire assez rapidement à l'abandon quasi complet de la planification régionale, au bénéfice des 48 plans de secteur ou subrégionaux, dont on sait que la juxtaposition n'est pas exempte de petites et moyennes absurdités (les PMA en quelque sorte) ;
- l'absence de toute planification de l'ensemble du territoire, à l'exception des recommandations souvent pieuses du Bureau du Plan ; et à cet égard l'absence de coordination réelle entre ces recommandations et chacun des niveaux de la planification physique ;
- l'impossibilité évidente de dresser les plans en un délai suffisamment court (supposé nul par le législateur) pour respecter la hiérarchie des plans et éviter les contradictions entre le régional et le local, particulièrement dans la période de surchauffe des «golden sixties» ;
- l'énorme importance de l'autonomie communale, que la fusion tardive des communes (7) ne fit souvent qu'exaspérer.

Enfin, il faut souligner que la négociation politique des plans n'a pu éviter ni l'autoritarisme des plans sur les plus petites entités communales ni l'absurdité des marchandages dont la traduction exprime un équilibre fragile entre la rigidité des affectations et l'étendue des zones à fort rendement foncier.

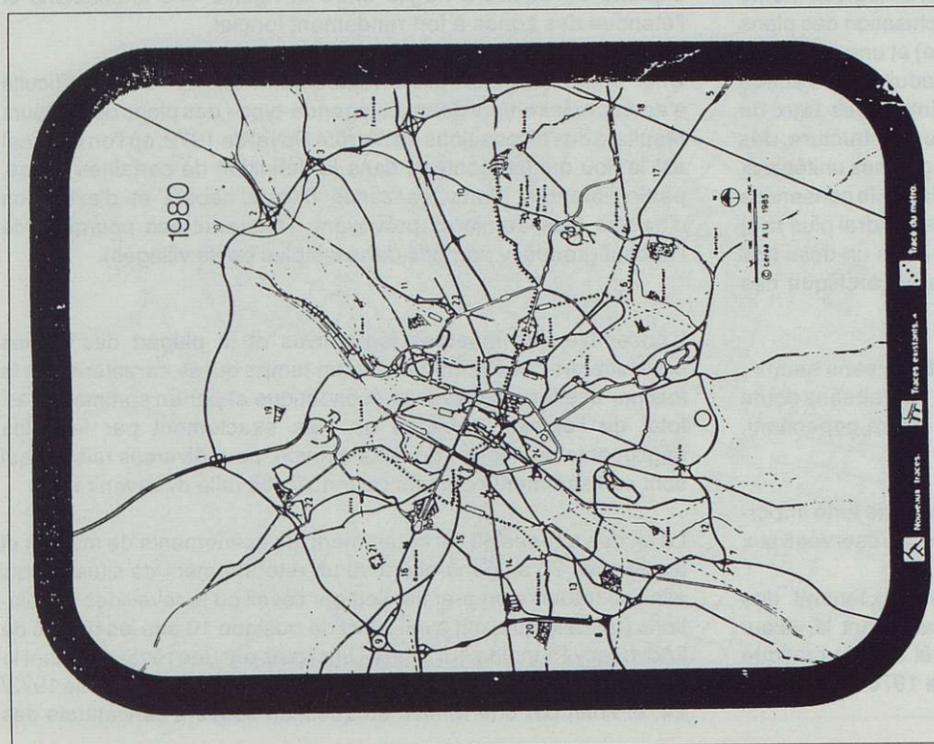
Une autre difficulté allait rapidement surgir. Cette difficulté s'aperçoit clairement dans la «légende-type» des plans de secteurs résultant des dispositions de l'Arrêté Royal de 1972, où l'on voit quel est le flou qui est contenu dans la définition de certaines zones, particulièrement dans les zones dites d'habitat et d'extension d'habitat (ces dernières prévoyant, Dieu seul sait pourquoi, de l'habitat groupé, y compris dans les plus petits villages).

L'ensemble des mesures législatives et la plupart des études préliminaires ont été menées en un temps qui se caractérisait à la fois par une forte croissance économique et par un sommeil quasi total de l'opinion publique ou plus exactement par le poids négligeable ou négligé de cette opinion, pour diverses raisons qui sont suffisamment connues pour qu'il soit utile d'y revenir ici.

La fin des années 60 (et notamment les événements de mai 68) et les années 70 en général ont vu un retournement de situation qui allait se traduire en premier lieu par l'éveil ou le réveil des populations (en Belgique, cet éveil suivit de quelque 10 ans les débuts de l'Advocacy Planning aux Etats-Unis) puis par une récession dont le détonateur (mais non la cause unique) fut le choc pétrolier de 1973/74, et enfin par une remise en question souvent caricaturale des



1860
implantation des centres secondaires autour
du noyau historique.



etat actuel de l'agglomération avec "Ring"
extérieur.

positions du Mouvement Moderne, dont on pensait abusivement que les réalisations des dites «golden sixties» étaient l'interprétation fidèle.

L'état encore inachevé de la plupart des plans allait permettre quelques révisions dans le genre déchirant de nombreuses études ou situations prétendument acquises, malgré la lourdeur des procédures prévues par un législateur qui paraissait persuadé de l'immutabilité des circonstances.

Par opportunité ou par conviction plus ou moins profonde selon les cas, l'autorité publique allait découvrir à la fois les vertus de la participation et celles de la rénovation/réhabilitation. Tant bien que mal, des structures officielles et officieuses parfois rivales allaient se mettre en place. Berceau des «luttres urbaines» (fort pacifiques au regard de ce qui se passait sous d'autres cieux) (8), Bruxelles allait être le lieu de plusieurs expériences intéressantes quoique inachevées.

Parmi ces expériences, les plus significatives allaient être d'une part l'installation d'un Conseil d'Agglomération dont les compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement serviraient pendant une quinzaine d'années de véritable arme de négociation politique, et d'autre part l'adaptation locale du plan de secteur bruxellois à un système permanent de négociation et à une définition plus fine des affectations du sol.

Il serait sans doute fastidieux de détailler ici l'éventail des mesures qui ont été prises à Bruxelles dans la période qui couvre les années 70 et le début des années 80, et dont certaines sont encore en vigueur aujourd'hui. On se contentera donc de noter que ces mesures introduisaient des possibilités réelles de négociation entre administrations concurrentes (9) et entre ces administrations et les habitants ou tout groupe de pression qui souhaitait faire entendre sa voix. On peut se demander évidemment pourquoi les mesures qui ont été prises à Bruxelles ne l'ont pas été en d'autres points du territoire belge et au moins dans les cinq principales agglomérations du pays, surtout depuis que les fusions de communes, déjà citées, ont créé des entités assez vastes pour en faire l'équivalent de véritables communautés urbaines. Le seul argument qui expliquerait cette différence de traitement est que la complexité des mécanismes de décision est plus grande à Bruxelles qu'ailleurs, du fait que la ville est bilingue (ce qui provoque le dédoublement de nombreuses institutions politiques et administratives), que la capitale abrite plusieurs organismes internationaux et surtout que la régionalisation de la Belgique n'est pas achevée, de sorte que la région bruxelloise reste attachée au gouvernement national, tandis que les gouvernements régionaux de Flandre et de Wallonie disposent d'une large autonomie en matière d'aménagement du territoire. Sur le plan urbanistique, cette situation rocambolesque aboutit à plusieurs absurdités : on notera par exemple que le «ring» autoroutier de Bruxelles se trouve dans sa quasi-totalité hors de la «région» bruxelloise proprement dite (dans

ses limites politiques). Néanmoins, on ne voit pas pourquoi les adaptations de la planification bruxelloise à une définition plus fine du zonage et aux possibilités de concertation/participation ne se sont pas faites dans les autres villes belges ou même sur l'ensemble du pays : après tout, appeler «habitat» une portion de territoire exclusivement réservée à la construction de bureaux est aussi absurde à Liège qu'à Anvers ou Bruxelles.

Depuis quelques années, d'autre part, la législation et les usages se sont enrichis de la notion de rénovation. Notion assez floue selon les textes et les autorités chargées de les appliquer ; d'un décret à l'autre et d'un congrès à un colloque, il est apparu assez clairement qu'après des années de construction sauvage et de spéculation débridée (les dites «golden sixties») l'autorité publique entendait tenir compte du cadre bâti (ou de ce qui en restait) et procéder à des opérations de restauration ou de réadaptation ; la même autorité publique allait expliquer sans vergogne que la grande coupable était la Charte d'Athènes, et que plus coupables encore étaient les architectes qui en avaient fait usage et avaient ainsi abusé tout le monde. En même temps allait s'installer l'habitude de consulter les habitants et surtout les groupements qui prétendaient à tort ou à raison les représenter (et dont certains n'allaient pas tarder à fonctionner comme de véritables institutions selon une logique interne qui les dispenseraient à la limite de tout contact réel avec la population). Dans cette logique, les derniers plans de secteurs, et principalement celui de Bruxelles, allaient prendre un aspect fragmentaire et conservatoire, à l'opposé des grandes options souvent schématiques qui avaient été celles de l'urbanisme régional depuis la fin des années 50. La couverture totale du territoire belge allait pratiquement s'achever dans ce contexte d'urbanisme prudent et plus ou moins imprégné de démocratie directe.

Il faut bien parler ici du contexte politique de la Belgique, et de la spécialité qu'elle s'est fait de n'avoir que des gouvernements de coalition.

Comme on le sait, trois courants dits «traditionnels» dominent la politique belge, chacun de ces courants comportant une aile francophone et une aile flamande. Ce sont les courants socialiste (PS et SP) coloration social-démocrate, le courant libéral ou plutôt néo-libéral (PRL et PVV) et le courant social-chrétien (PSC et CVP) comportant une aile centre-gauche et une aile centre-droite. La vie politique belge comporte aussi un petit courant communiste (PCB et KPB) non représenté au Parlement depuis les élections législatives de 1987, des partis fédéralo-linguistiques (FDF et Volksunie) et un courant écologiste (Ecolo-AGALEV) ; ces partis à faible représentation sont souvent utilisés comme force d'appoint par les trois courants «traditionnels» pour constituer une coalition majoritaire. A Bruxelles, les courants francophones (FDF) et libéral avaient constitué la majorité du Conseil d'Agglomération, le mettant ainsi en opposition quasi constante avec le gouvernement national et aussi avec la plupart des 19 communes bruxelloises, que la loi

avait d'autre part dessaisies d'une partie de leurs compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement. Au niveau national, le courant social-chrétien s'est alternativement lié aux socialistes ou aux libéraux, demeurant ainsi aux affaires de façon quasi constante. Or, si les socialistes ont tenté d'être présents dans les décisions touchant la planification économique (même lorsqu'ils étaient dans l'opposition), les socio-chrétiens ont de leur côté manifesté un intérêt et une présence sans relâche en ce qui concerne la planification physique. C'est ainsi qu'on peut leur attribuer de nombreuses initiatives en matière d'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne la protection des sites et la rénovation urbaine (10). Néanmoins, les dernières années, en Belgique, ont été dominées par le courant centre-droit, à forte résonance thatchérienne, au moins jusqu'à la très laborieuse constitution du gouvernement chrétien/socialiste issu des élections de 1987 mais constitué seulement à la fin du printemps 1988. On me pardonnera, j'espère, cette longue digression sur la politique belge ; il me semble qu'elle explique assez bien les dernières évolutions de l'urbanisme, particulièrement en ce qui concerne la déréglementation.

Un double phénomène allait influencer l'attitude de l'autorité publique à cet égard. D'une part, quelques pas supplémentaires allaient être franchis en direction de la constitution d'un état fédéral, le statut de Bruxelles restant cependant encore incertain. Les gouvernements régionaux (y compris le gouvernement bâtard de la région bruxelloise) allaient acquérir de nouvelles compétences à la fois en matière d'urbanisme et de travaux publics. En même temps, les services d'urbanisme de l'Agglomération de Bruxelles allaient être démantelés au profit des administrations régionales et communales, ces dernières retrouvant ainsi une partie des compétences que la loi créant les Agglomérations leur avait retirées. D'autre part, une partie de la planification élaborée depuis la mise en application de la loi organique de 1962 allait progressivement être abandonnée, attaquée ou même transgressée par voie de dérogations. Il faut souligner, à cet égard, la symétrie d'une forte reprise des investissements privés (stimulés par la surchauffe résultant de la perspective de l'Europe de 1992) et d'une disparition quasi totale des investissements publics. La reprise des investissements privés coïncidant avec une politique néo-libérale demandant (et obtenant, hélas) « moins d'état », il était évident que la suspicion allait être jetée sur une planification à la fois impérative et conservatoire, plus ou moins axée sur la rénovation et la participation : après des années de récession, on fourbit les armes pour la réouverture de la chasse.

Les gouvernements régionaux profitent ainsi de leurs nouvelles compétences pour jeter aux oubliettes, sous prétexte de décentralisation, ce qui leur paraît trop contraignant dans l'arsenal des dispositions urbanistiques dont la Belgique unitaire avait été dotée avant qu'il soit question d'une quelconque fédéralisation. Quant à la participation, quels qu'aient été ses énormes défauts, il

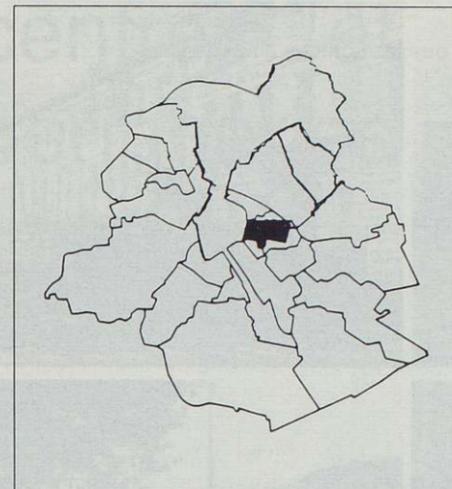
semble qu'on veuille désormais la canaliser par le biais d'une institutionnalisation que les comités d'habitants avaient rejetée au temps de leur splendeur naissante, et dont on ne sait encore s'ils ne vont pas se contenter aujourd'hui. On en arrive donc au double paradoxe suivant : d'une part, sous prétexte d'augmenter le degré de participation du citoyen à la décision publique, on ne lui permettra de s'exercer que dans des limites très strictes ; d'autre part, la suppression de plusieurs degrés dans la hiérarchie des plans d'aménagement entraîne celle d'une partie des sécurités juridiques que ces plans garantissaient jusqu'à présent.

Le retour des socialistes aux affaires va-t-il modifier le cours des choses, en réveillant au moins l'aile gauche du parti social-chrétien ? Rien n'est moins sûr : l'autonomie grandissante des gouvernements régionaux et de leurs administrations peut paradoxalement entraîner une certaine inertie à cet égard. Indépendamment des querelles d'écoles - qui paraissent d'ailleurs avoir perdu leur vivacité depuis quelques années - l'aménagement du territoire devra se positionner en fonction du choix entre une réglementation parfois tatillonne et une déréglementation qui n'offre que les apparences de la liberté et servirait surtout les intérêts de la promotion privée.

Il ne faudra sans doute pas attendre très longtemps avant que la balance ne penche nettement en faveur de l'une ou l'autre thèse. Entre les deux flotte le rêve d'une planification qui serait à la fois dynamique (donc permanente ou périodique) et démocratique.

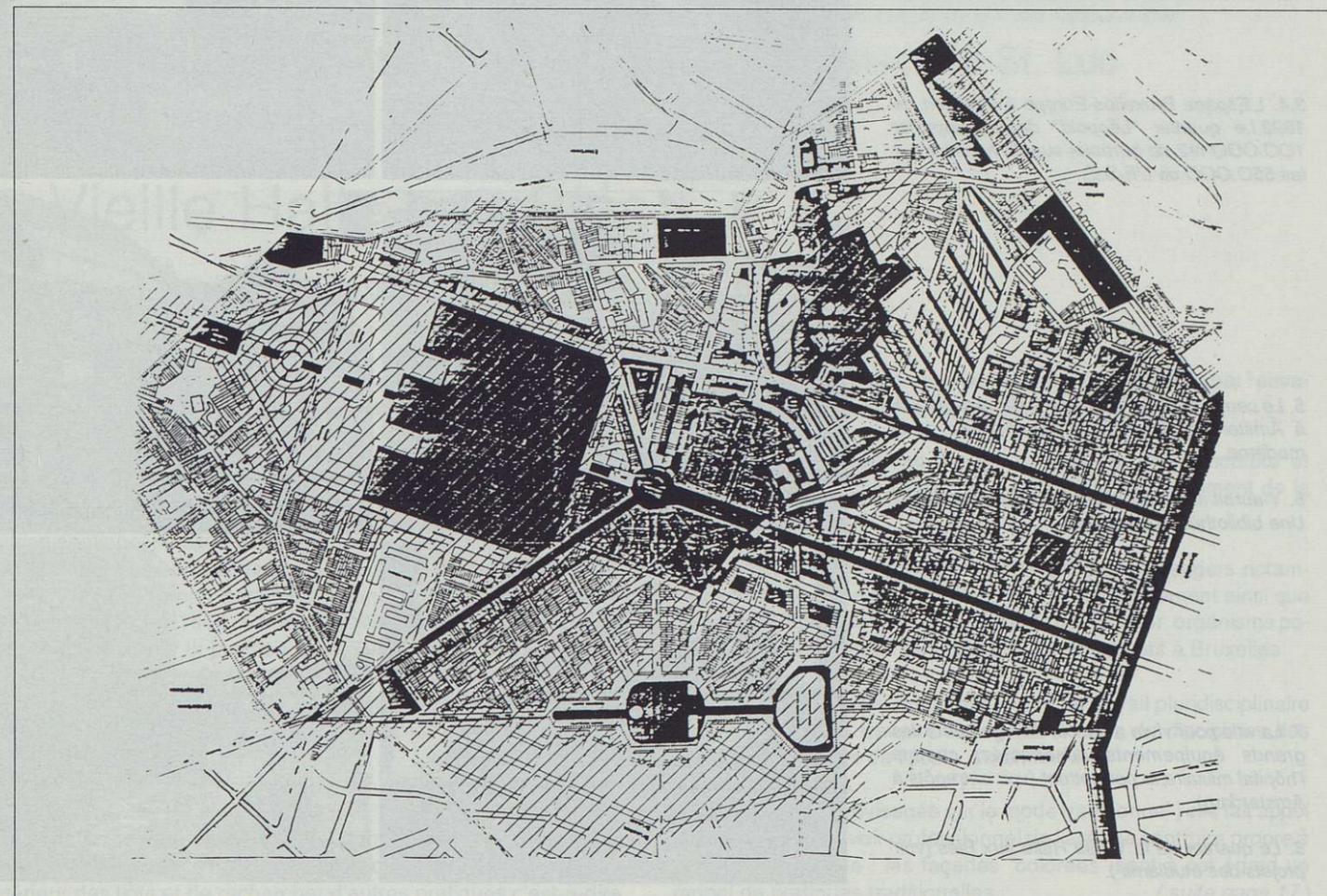
espace Bruxelles-Europe

L'étude "Espace Bruxelles-Europe est une étude urbanistique d'ensemble portant sur le principal centre administratif de Bruxelles. L'étude a été motivée par la relance du secteur immobilier et la demande croissante en surface de bureaux, sous l'impulsion notamment de l'élargissement des Communautés Européennes, et d'autre part par la volonté politique de renforcer Bruxelles en tant que métropole internationale. Le plan représente un essai de "révitalisation" d'une aire au sein de laquelle prédomine l'antagonisme entre la fonction résidentielle (fonction fiable) et les bureaux (fonction dominante). Le schéma d'urbanisme entérine un accroissement des surfaces de bureaux compatible avec le maintien et la modernisation d'un secteur résidentiel (augmentation de 800 000 m² de surfaces bureaux par rapport au 1 880 000 existants) accompagné d'actions de réhabilitation du parc de logements existant et de relance du secteur résidentiel sur terrains encore disponibles. Une hiérarchisation des réseaux de communication devrait permettre de contrecarrer l'impact négatif du trafic automobile.



espace Bruxelles-Europe dans l'agglomération.
plan de l'espace Bruxelles-Europe.

aires fonçées - réserves d'espaces verts,
aires claires avec hachures - zones résidentielles,
surfaces sombres ponctuelles - édifices publics.



1. 1960. Dalle du Congrès, immeuble de bureaux construit sur la jonction ferrée Nord - Midi.



2. 1988. A deux pas, Rue Royale, sauvegarde du Patrimoine: des bureaux, un travail sur la coquille vide?



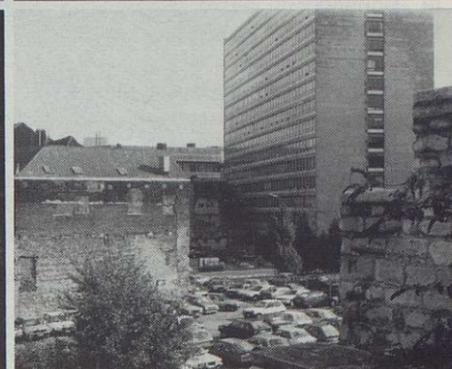
3.4. L'Espace Bruxelles-Europe à l'horizon de 1992. Le quartier "Léopold" devra supporter 100.000 m2 de bureaux supplémentaire sur les 550.000 de L'E.B.E.



5. Le centre comme "donneur"? Cfr. A van Eyck à Amsterdam. L'emphase commerciale post-moderne.



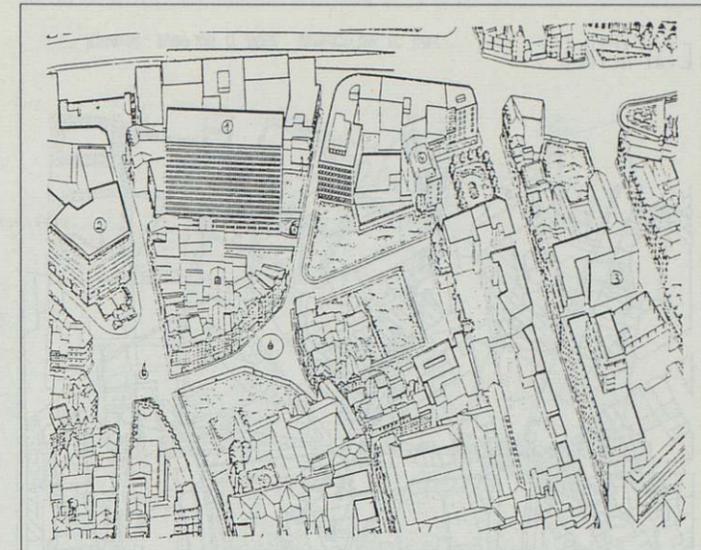
6. Y-aurait-il plus de vitalité dans la périphérie? Une bibliothèque publique.



7. La ville pour vivre a besoin de logements: les grands équipements désaffectés, comme l'hôpital militaire, le permettent (voir entrepôts à Amsterdam)

8. Le quartier de la Vieille Halle aux Blés (voir projets des étudiants).

centres et périphéries



vue axonométrique du quartier de la Vieille Halle aux Blés.

Atelier P. Pirlot, R. Matthu, B. Vellut - Ecole d'Architecture St. Luc

la Vieille Halle aux Blés

Un projet alternatif pour Bruxelles.

Un groupe d'étudiants en architecture étudie une solution d'habitat dense dans un quartier au centre de Bruxelles, proche de la Grande Place

Le terrain envisagé, actuellement laissé à l'abandon et servant de parking sauvage, se situe à l'intérieur des premiers remparts de la ville. Il s'inscrit dans une zone qui a connue un dérèglement grave suite à un PPA (projet particulier d'aménagement) accompagné d'expropriations en 1964. Cette situation intervient après l'isolement du quartier par la jonction Nord-Sud.

Le projet est conçu comme une opération immobilière à caractère public : il tend à satisfaire des besoins solvables et sociaux à la fois.

Ses objectifs :

1) la prise en compte du facteur "environnement", ce qui équivaut de définir des espaces extérieurs de convivialité en revitalisant l'intérieur des îlots et de rechercher d'autres pratiques c'est-à-dire

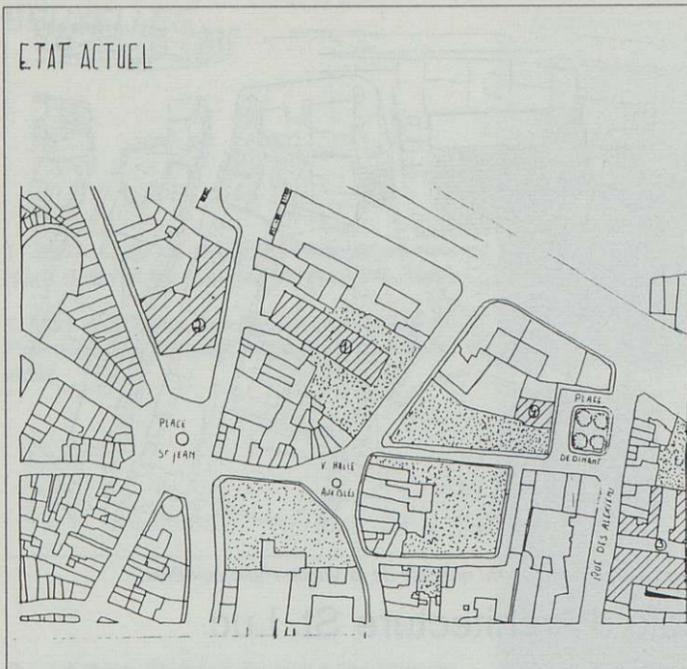
un réseau de cheminement piétonnier rendu nécessaire par l'envahissement de la "rue" par les voitures,

2) prévoir des logements de type urbain en grand nombre et encourager une action volontaire en vue du repeuplement de la ville,

3) le projet prend en compte la participation des usagers notamment à l'élaboration du Plan Particulier d'Aménagement ainsi que celle de la Fédération des groupements de Quartier, organisme populaire fonctionnant en tant que groupe consultatif à Bruxelles

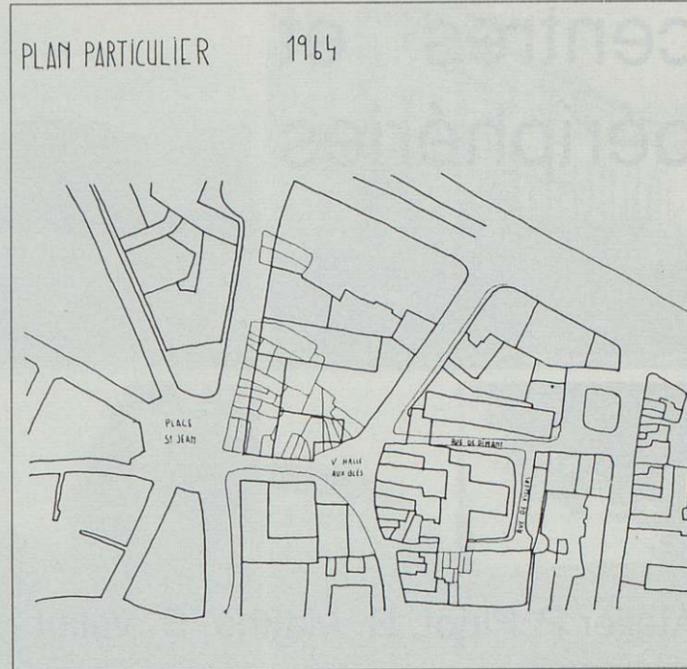
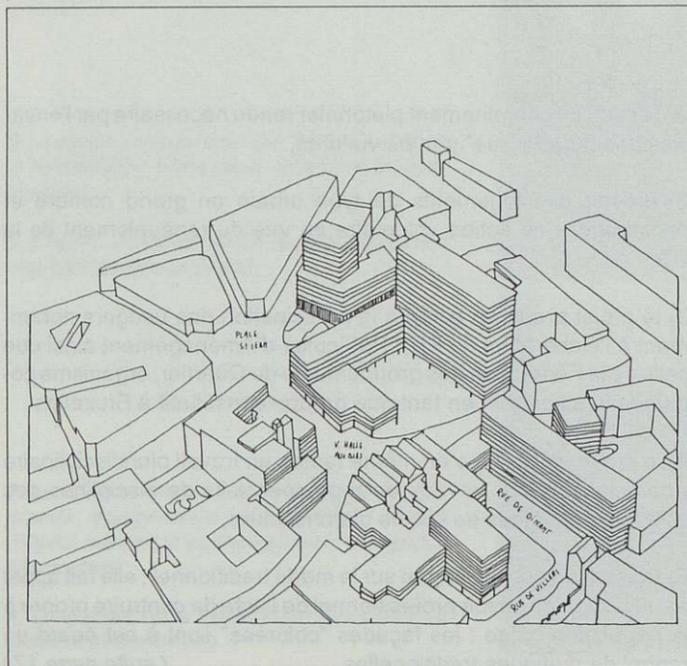
4) le projet matérialise en même temps un travail pluridisciplinaire : participation aux travaux de représentants de disciplines des sciences humaines de l'école d'architecture,

6) l'exécution est envisagée sur le mode traditionnel ; elle fait appel à l'utilisation du savoir professionnel de l'acte de construire propre à la population belge : les façades "colorées" sont à cet égard un rappel de pratiques traditionnelles. (suite page 17)



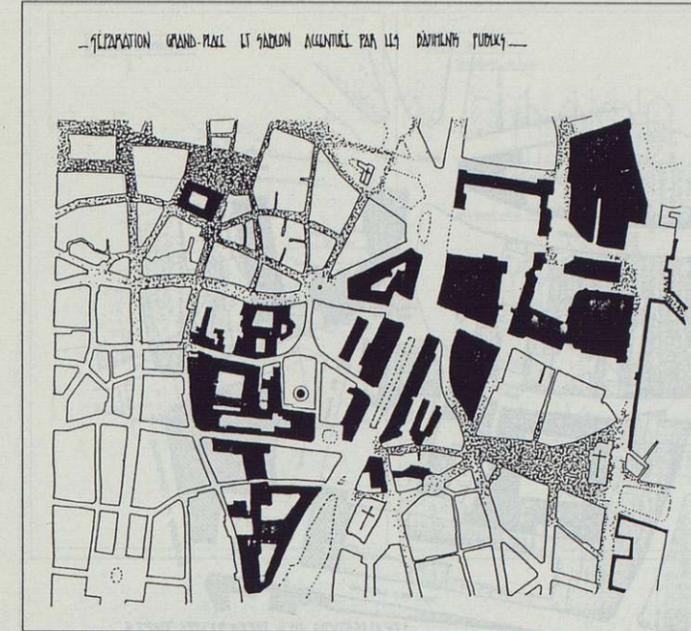
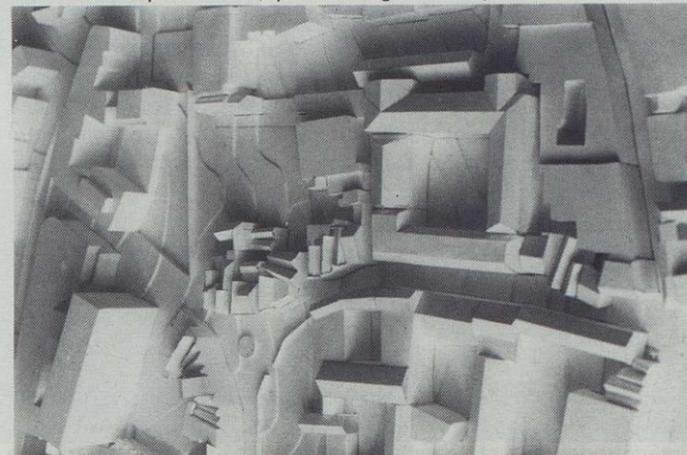
Etat actuel.
 en hachures - immeubles de bureau nouvellement implantés
 en pointillé - espaces, terrains à l'abandon.

Vue axonométrique du plan particulier "entériné".
 perspective conforme aux dispositions d'occupation du sol du plan particulier.

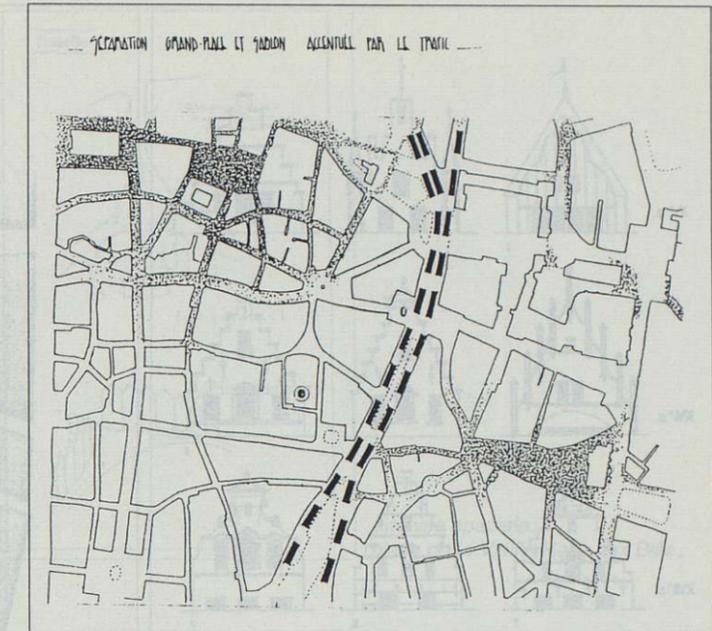


Plan particulier; la place triangulaire devient un rectangle:
 le tissu ancien est rasé pour faire place à des barres de logements et de bureaux.
 les rues Villiers et de Dinant sont démantelées pour l'aménagement d'un espace vert.
 la rue de l'Hôpital est élargie pour faire partie du ring intérieur;
 en traits fort - nouvelle trame projetée.

Vue de la maquette d'îlots, parties intégrants du quartier.



situation : notre quartier est situé entre la place du Goblou et la Grand'Place, pôle culturel et historique de Bruxelles;
 Vue la proximité des 2 places, l'une par rapport à l'autre (on peut facilement les atteindre à pieds). Mais l'important trafic du boulevard de l'Empereur



créé un obstacle que les piétons ne franchissent pas. Du côté de la Grand'Place la circulation piétonne s'arrête au niveau de la place St. Jean. La concentration de bureaux et des zones administratives accentue la séparation entre les deux pôles.

parties en noir - immeubles administratifs

Enquête effectuée par F. Lohisse, P. Velche, S. Scarcel et L. Schwartz.

Méthodologie :

L'étude s'articulera en trois phases principales.

La première, dénommée l'Enquête, s'appuyera sur les données du cours d'Urbanisme dont elle constituera un exercice pratique visant à établir les bases et le cadre du projet d'architecture.

Cette phase sera suivie d'une esquisse de parti général définissant le détail du programme traduit en espaces et volumes (travail en équipes).

Cette esquisse sera soumise à l'appréciation d'un pré-jury.

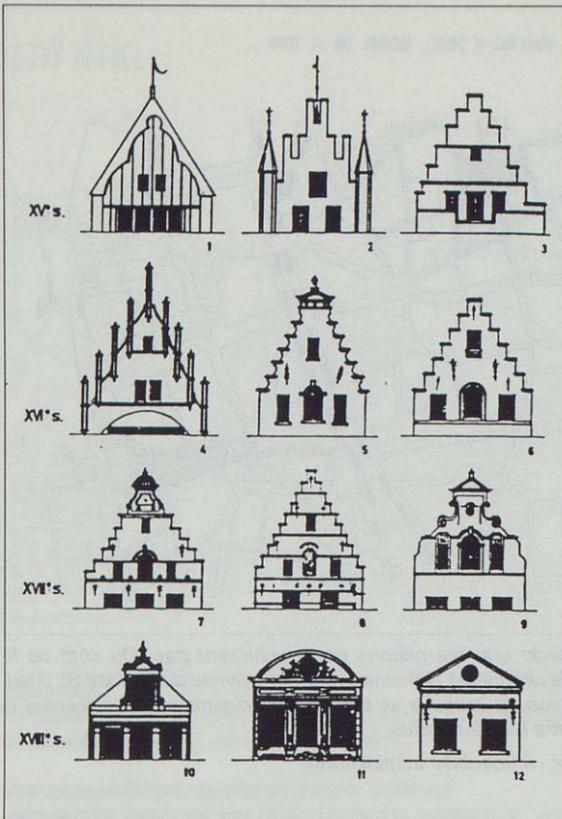
La troisième phase consistera au développement d'un avant-projet puis d'un projet soumis au Jury final (travail individuel).

CONCLUSIONS:

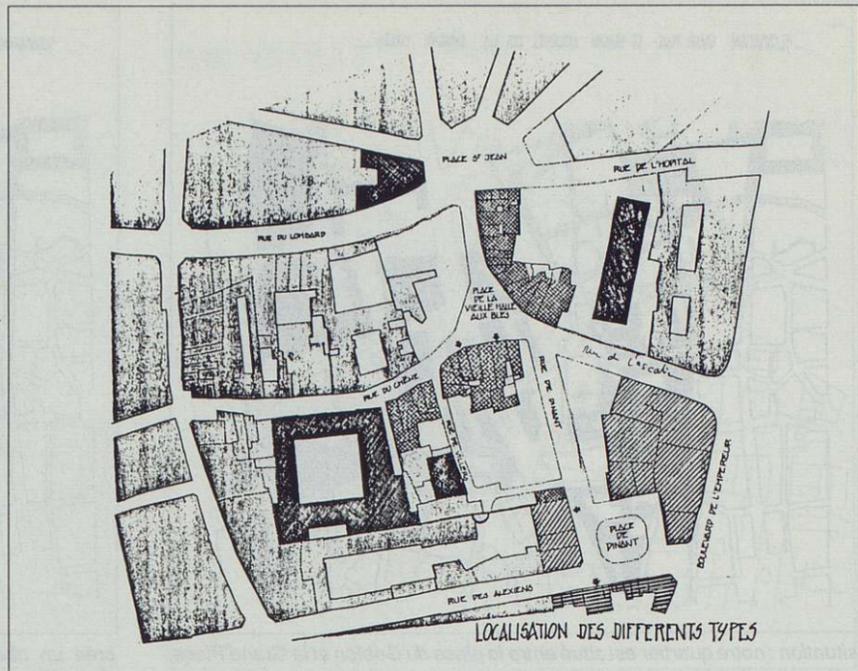
L'enquête sociologique à laquelle on a procédé démontre que ce qu'on est convenu d'appeler le quartier de la vieille Halle n'existe plus.

Avant 1962 le quartier était un centre socialiste peuplé d'artisans, d'artistes, d'ouvriers. A présent il n'est qu'un lieu bureaucratique ; le peu de commerces qui restent ferment le soir et les weekends, les cafés qui existent encore sont peu fréquentés, les espaces non bâtis servent de parking...

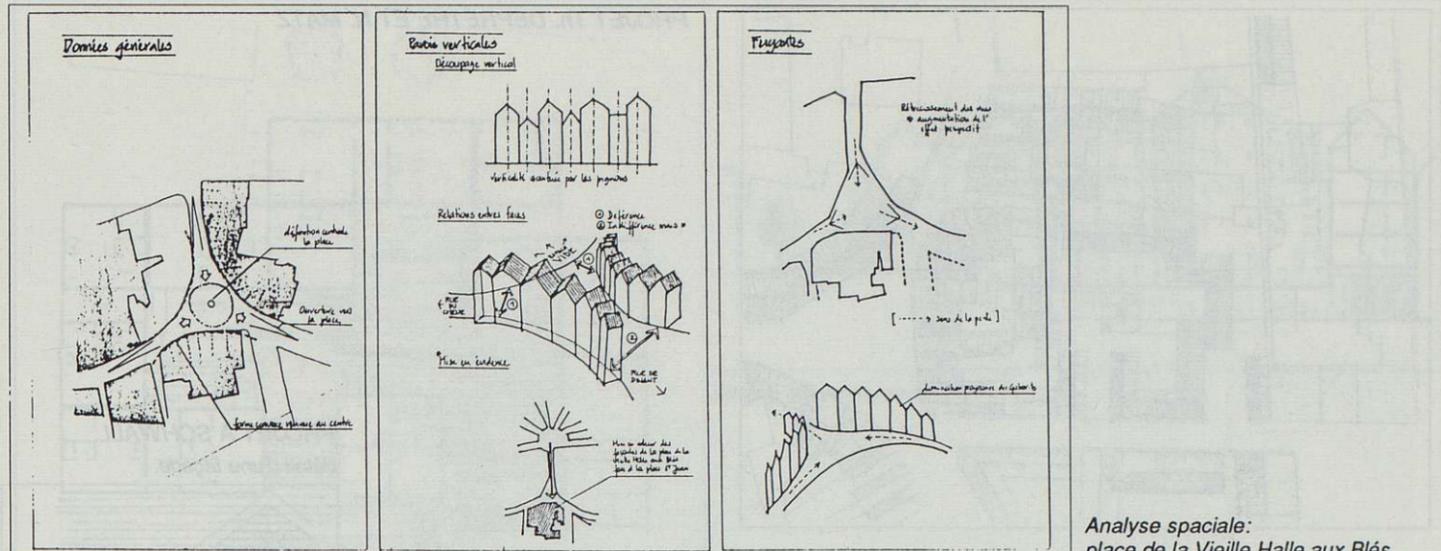
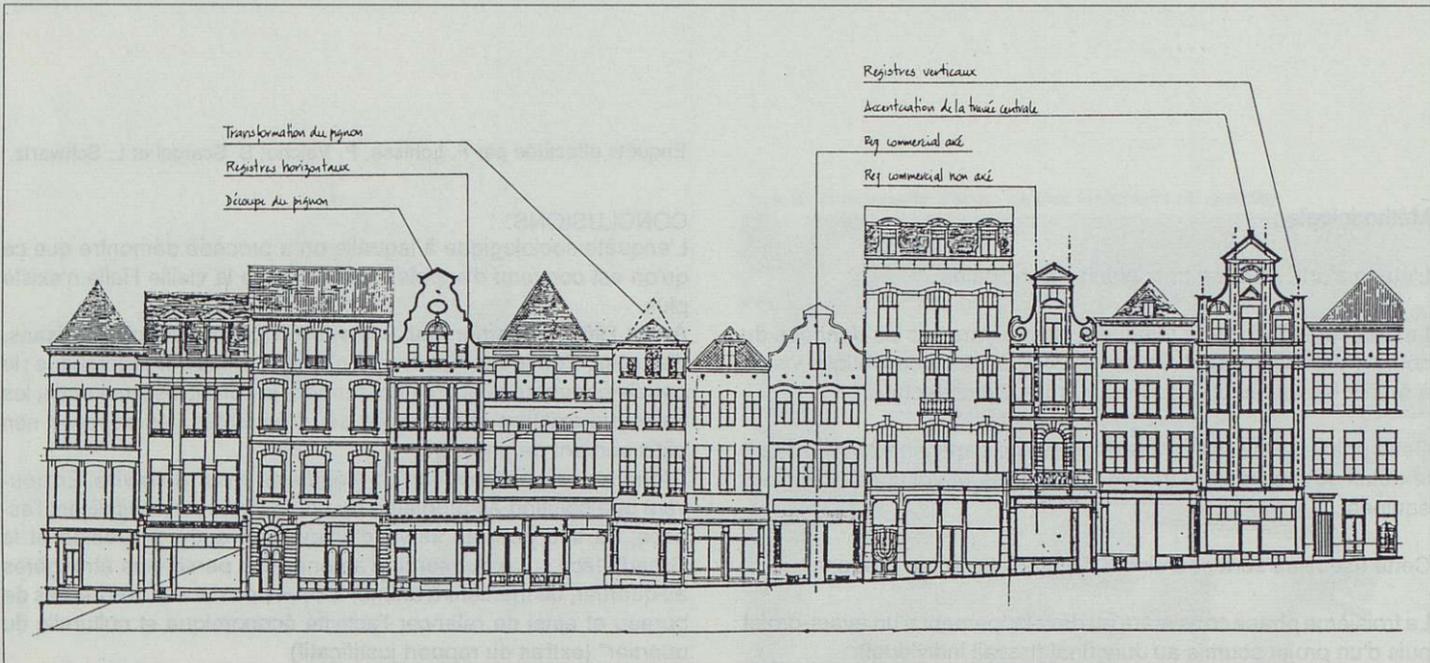
"Notre terroir a une position privilégiée au cœur de la ville. En trouvant une solution au problème du boulevard et en revitalisant l'espace, ce lieu pourrait servir d'articulation entre le Goblou et la Grand'Place... Le but serait d'amener des personnes étrangères au quartier, de manière à animer les rues en dehors des heures de bureau et ainsi de relancer l'activité économique et culturelle du quartier" (extrait du rapport justificatif)



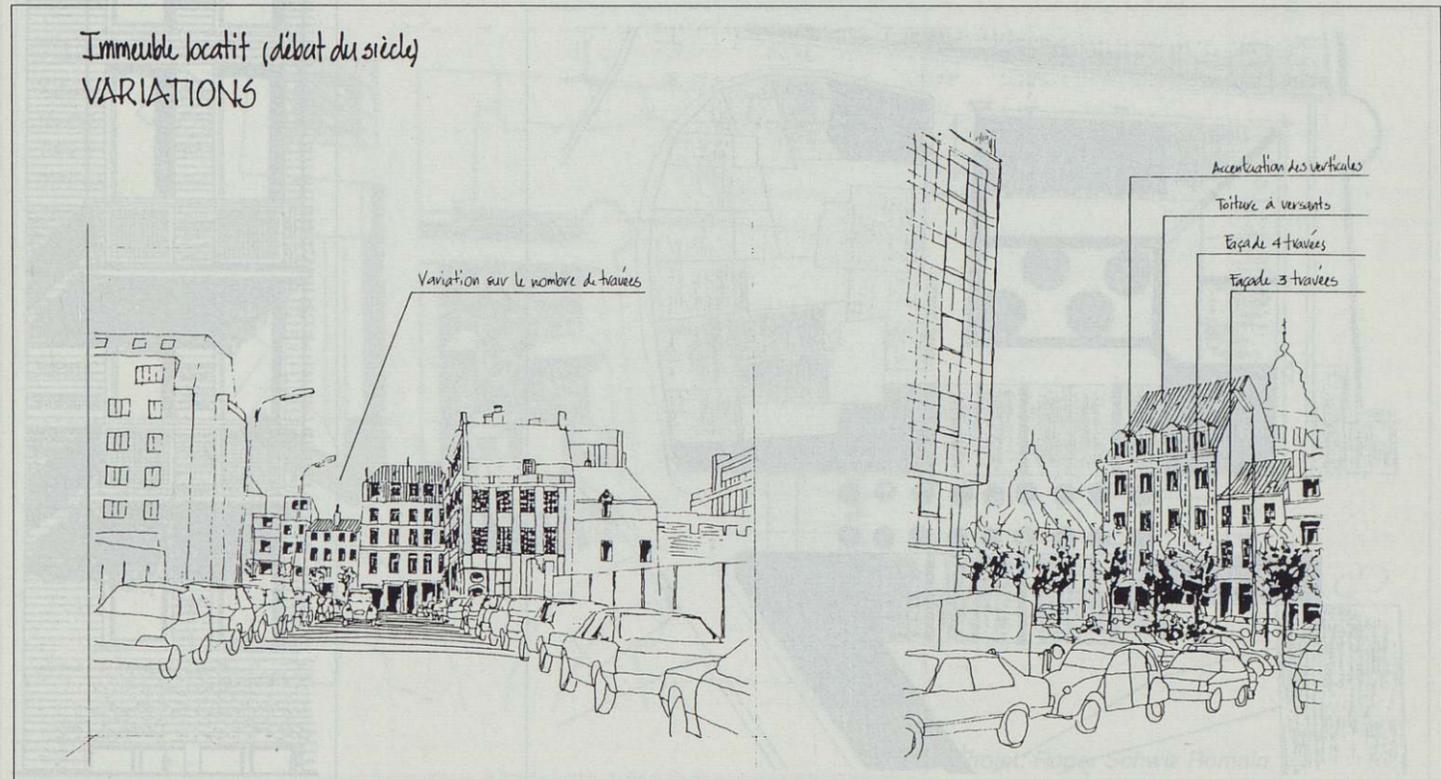
Relevés de pignons gothiques.

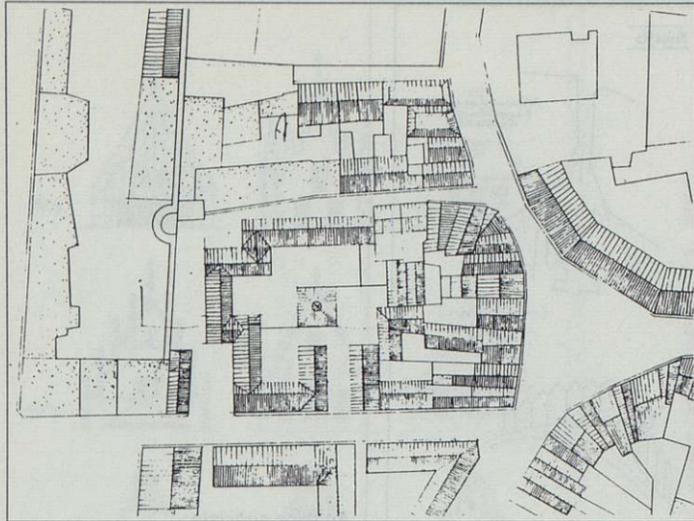


LOCALISATION DES DIFFÉRENTS TYPES
 Analyse morphologique: en quadrillé - hôtels sur parcelles gothiques; hachures obliques: immeubles de bureaux; hachures horizontales: immeubles locatifs (début du siècle); en sombre: implantations diverses; en grisé: reste du domaine bâti.
 Place de la Vieille Halle aux Blés: maisons sur parcelles gothiques.



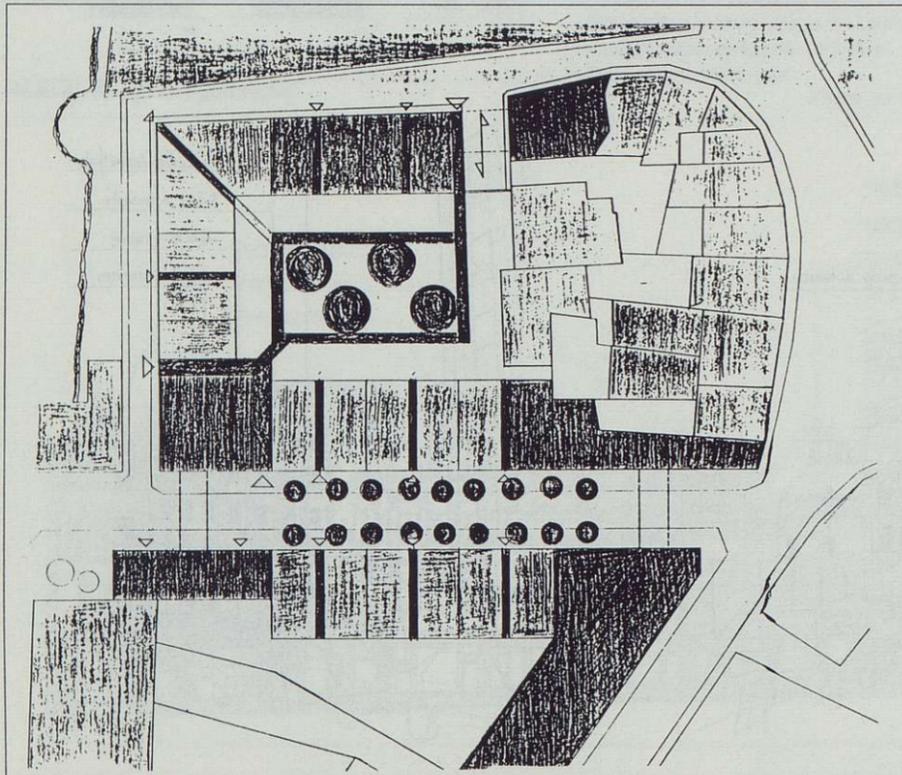
Analyse spatiale: place de la Vieille Halle aux Blés.



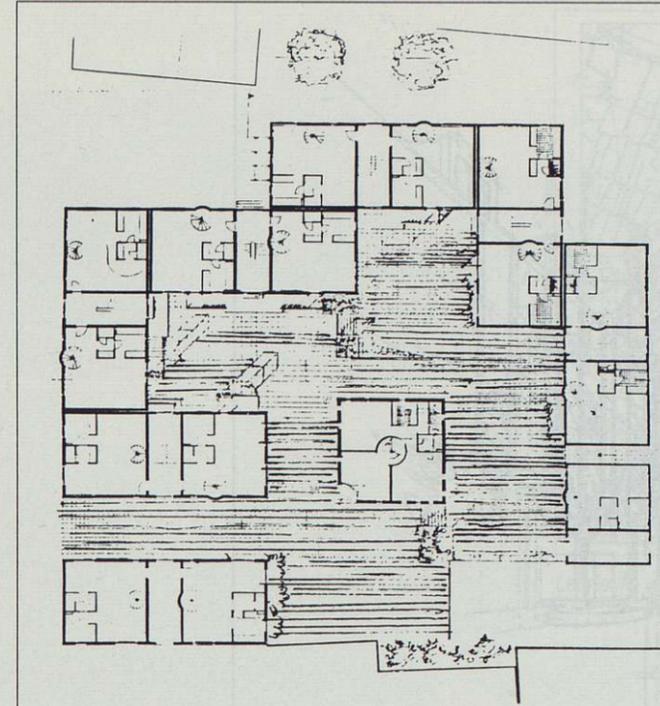
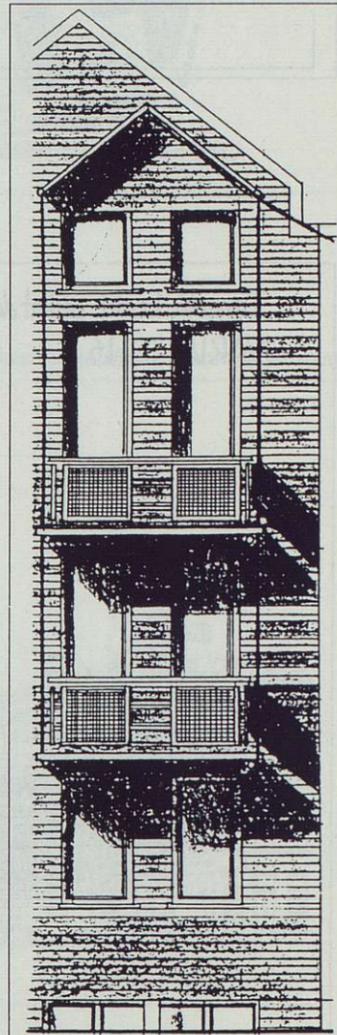


PROJET Th. DEPRETRE ET N. MATZ

Partie d'aménagement :
 création d'un espace semi-public (enclos)
 formé d'un jardin permettant l'accès aux logements;

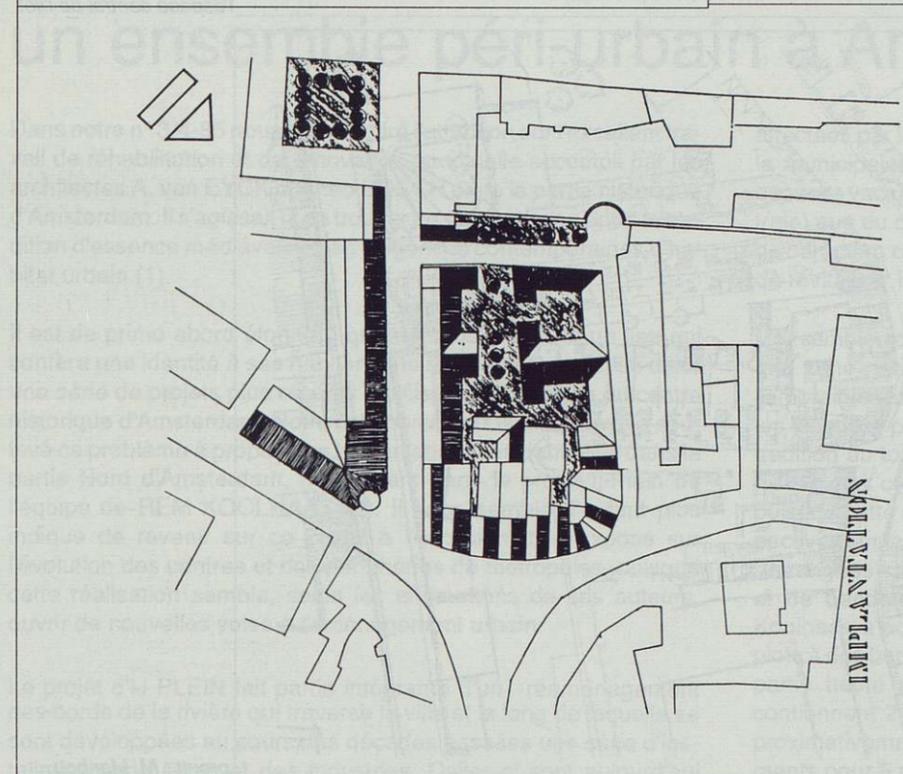
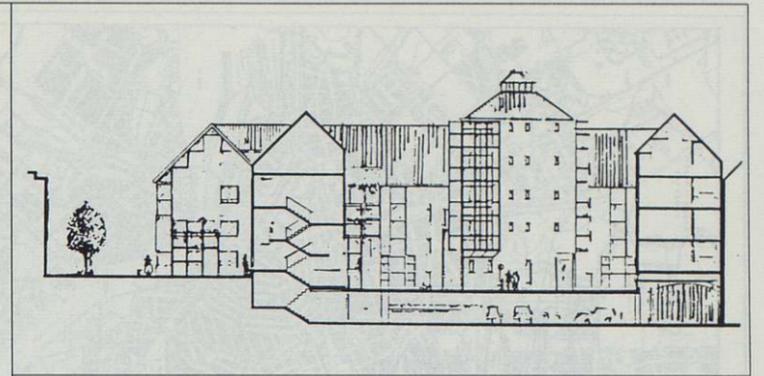


PROJET A SCHWALL.
 détail d'une façade.



Section transversale (Deprêtre)

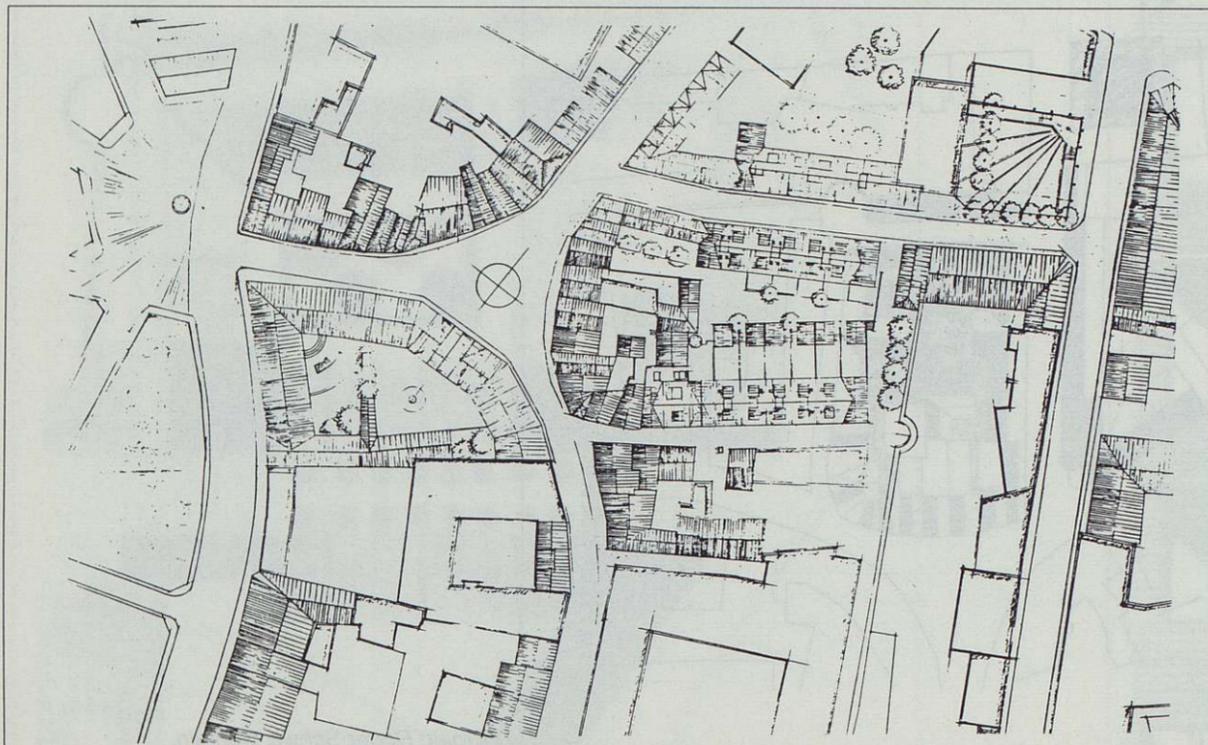
Plan d'appartements au niveau du 1er étage (ci-contre)



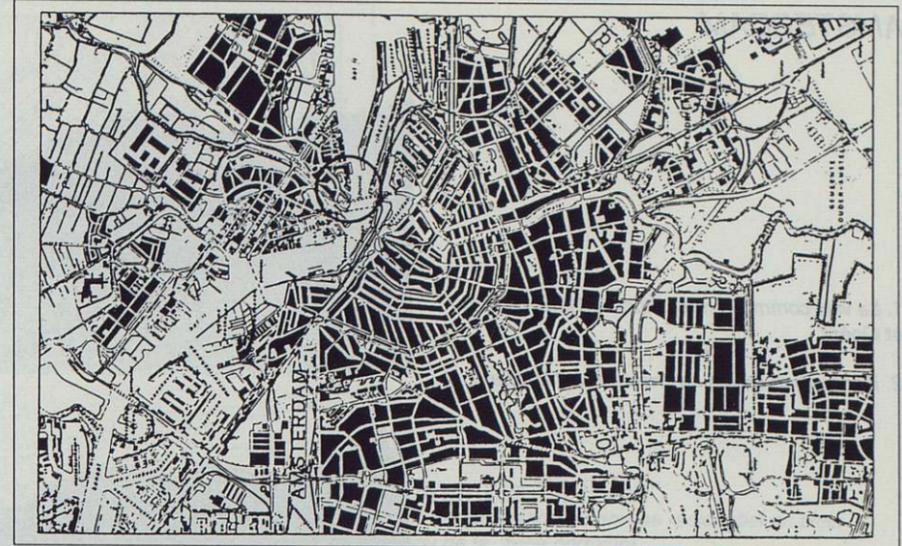
Projet: Roger Schwiz Romain.



Vue perspective de l'espace central de l'îlot.



projet : M. Manbou.



La vieille ville d'Amsterdam et sa zone portuaire; en cercle l'ensemble "Ij-Plein".

un ensemble péri-urbain à Amsterdam

Dans notre n° 3/4-85 nous avons attiré l'attention sur l'excellent travail de réhabilitation et de rénovation ponctuelle accompli par les architectes A. van EYCK et Théo BOSCH dans la partie historique d'Amsterdam. Il s'agissait là de trouver un moyen terme entre la tradition d'essence médiévale et les exigences contemporaines d'habitat urbain (1).

Il est de prime abord étonnant que ce souci de créer un lieu qui confère une identité à ses habitants ne se soit pas concrétisé dans une série de projets plus récents localisés sur la frange du centre historique d'Amsterdam. Notre collaboratrice Liane Lefavre a soulevé ce problème à propos des implantations résidentielles dans la partie Nord d'Amsterdam, notamment dans le projet Ij-Plein de l'équipe de REM KOOLHAAS (2). Il nous semble d'autant plus indiqué de revenir sur ce projet à l'occasion d'un exposé sur l'évolution des centres et des périphéries de métropoles, puisque cette réalisation semble, selon les affirmations de ses auteurs, ouvrir de nouvelles voies à l'aménagement urbain.

Le projet d'IJ PLEIN fait partie intégrante d'un réaménagement des bords de la rivière qui traverse la ville et le long de laquelle se sont développées au cours des décades passées une série d'installations portuaires et des industries. Celles-ci sont aujourd'hui

affectées par la crise et constituent des friches urbaines. Dès 1982 la municipalité d'Amsterdam s'est lancée dans l'acquisition des espaces vacants aussi bien côté vieille ville (adjacent à la gare centrale) que du côté opposé. Il s'agissait de favoriser des opérations de caractère commercial, résidentiel et touristique à la fois, en vue de réveiller les deux côtés de la rivière.

L'ensemble conçu par Rem Koolhaas et l'OMA (3) est situé dans une zone périphérique en face du centre d'Amsterdam. Il porte l'empreinte d'un retour délibéré à la pratique d'immeubles en lamelles disposés parallèlement les uns par rapport aux autres, dans la tradition du fonctionnalisme des années 30. L'intention de l'urbaniste n'était certes pas inspiré par une volonté purement formelle, puisque cette disposition offre à chacun des logements des perspectives sur la rivière et la vieille ville. Les espaces intersticiels entre rangées sont formés de rues dallées, accessibles aux voitures et de bandes gazonnées. Dans la partie basse du site Rem Koolhaas a adopté une disposition de bâtiments qui oppose des plots à des barres rectilignes. Une diagonale sert de liaison entre la partie haute et basse du site. Les deux groupes d'habitation contiennent 2 300 logements habités par 11 000 personnes approximativement ; les types de logements sont constitués d'appartements pour 6 personnes avec 81 m², pour 4 avec 61 m² et pour

AMSTERDAM

1. La ville comme centre: Stopera, Hôtel de Ville et Opéra.



2. Rénovation douce de l'habitat au "Jordaan".



3. Réhabilitation pour le logement des anciens docks maritimes.



4. Friche portuaire reconvertie pour l'habitat:



Amsterdam-nord.

5. Promenade le long de l'Ijl et about des rangées de maisons.

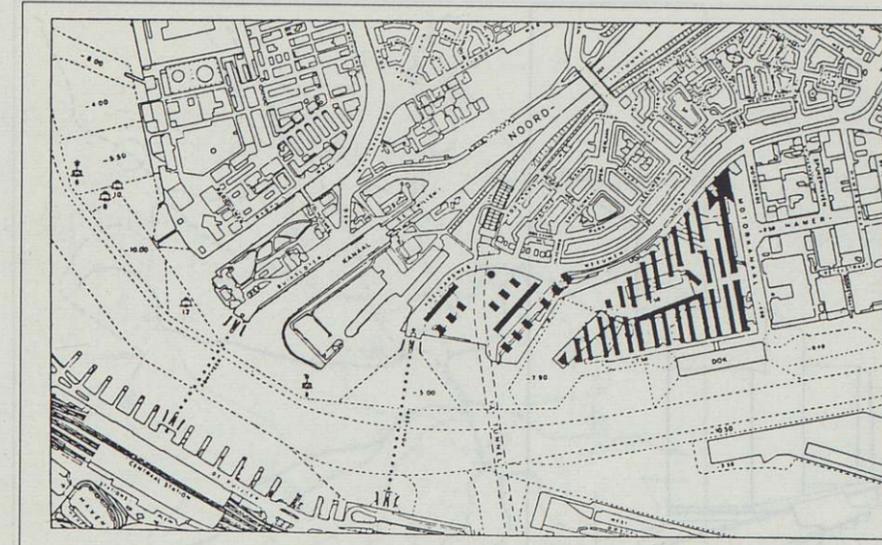


6. Les espaces de jardin entre deux rangées d'habitations.



7. Rue à appartements.

8. Le côté cour d'accès aux maisons avec le dégagement visuel sur l'Ijl.



Ensemble "Ijl-Plein"
Plan d'implantation du groupe résidentiel en plein milieu de la zone portuaire.

2 à 50 m². La densité résidentielle est de 328 personnes à l'hectare. Bref, une exploitation assez intensive du sol disponible. Il s'agit d'une opération à caractère social.

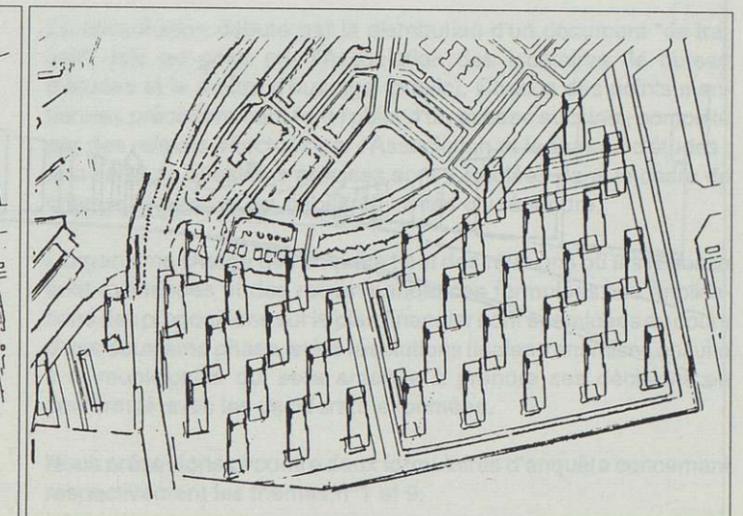
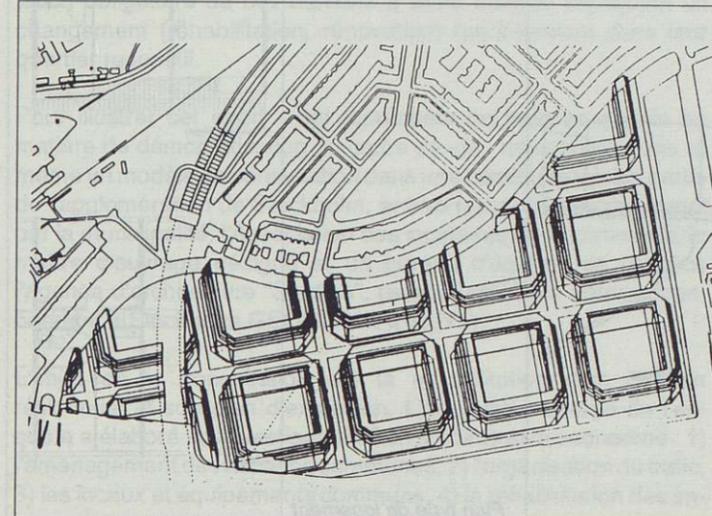
Le caractère très géométrique de l'implantation suggère que Rem Koolhaas et l'OMA ont mis entre parenthèses toute une période d'évolution de l'architecture moderne en Hollande, marquée par les réalisations d'un Aldo van Eyck, d'un Bakema ou d'un Hertzberger, et ont voulu faire œuvre de rigueur, qui caractérise certes

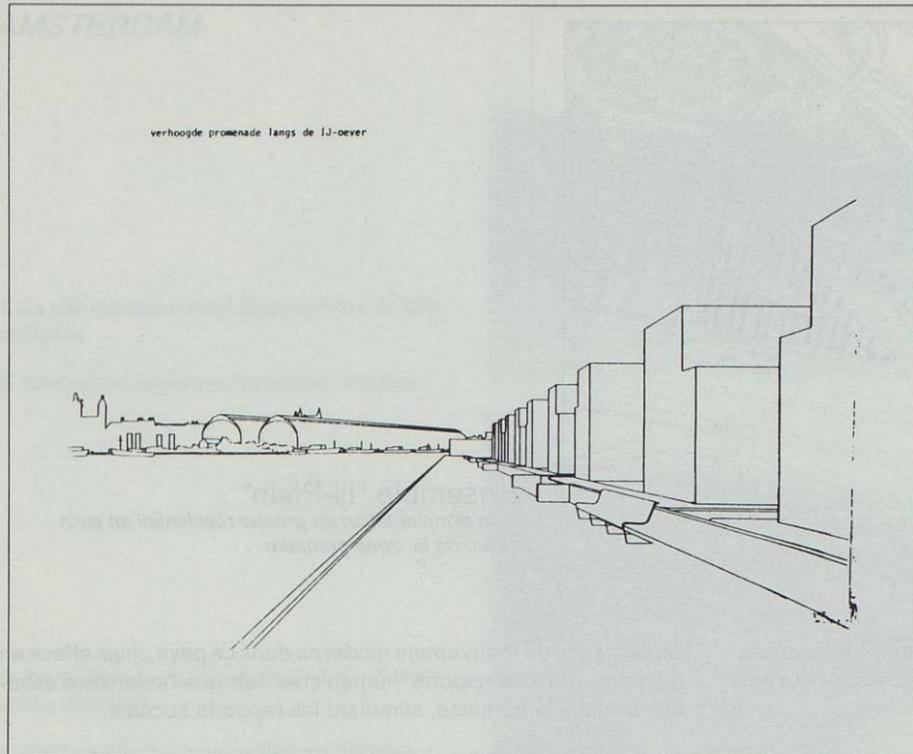
l'émergence du mouvement moderne dans ce pays, mais efface en quelque sorte des apports "humanistes" tels que l'insertion d'espaces à l'échelle humaine, stimulant les rapports sociaux.

On peut invoquer, en faveur des concepteurs du projet qu'ils ont travaillé sur la base d'exigences économiques non moins rigoureuses et qu'au lieu de verser dans une sorte de façadisme pour cacher cette réalité, ils ont tenu à la mettre en relief délibérément.

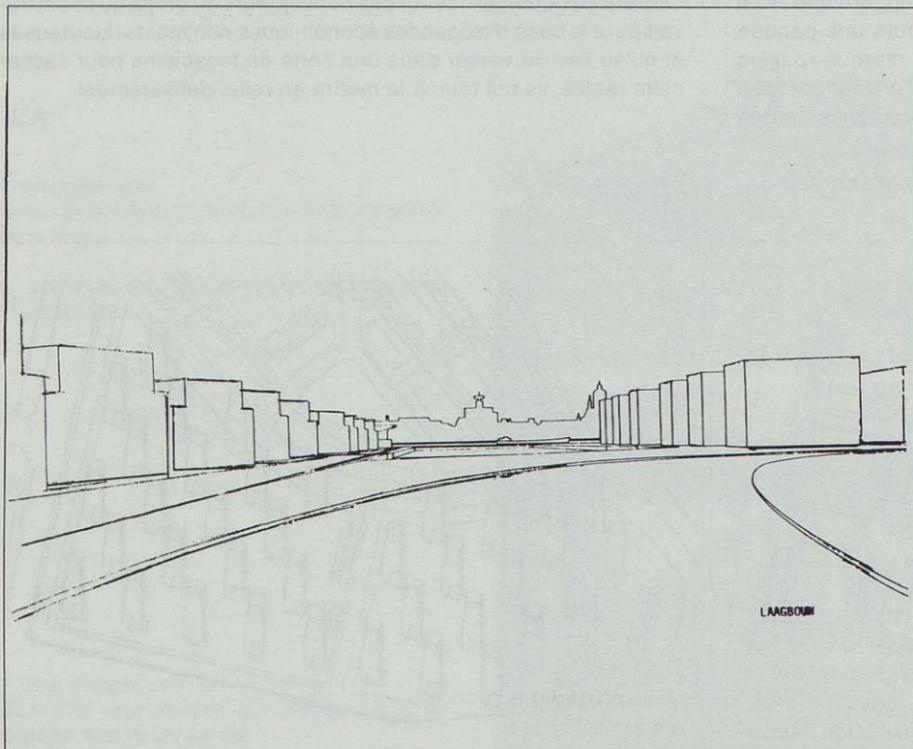
A.S.

plans d'implantation pour divers types d'occupation du sol.

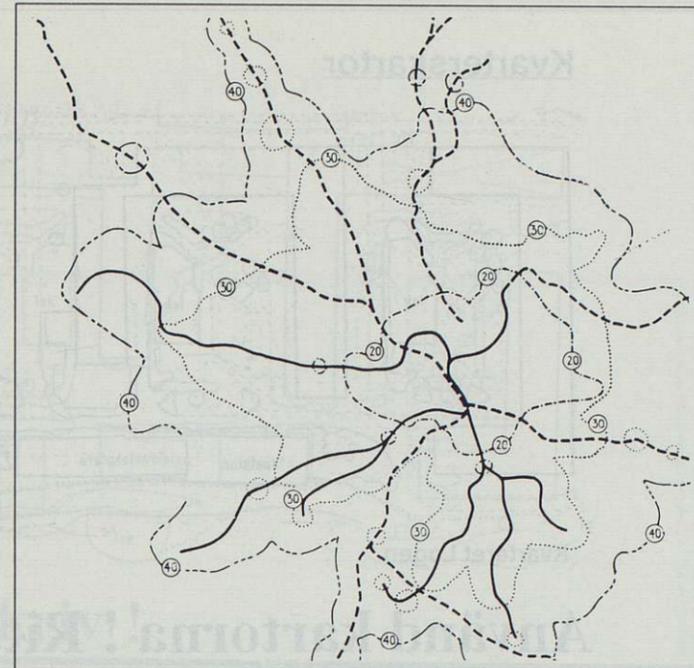
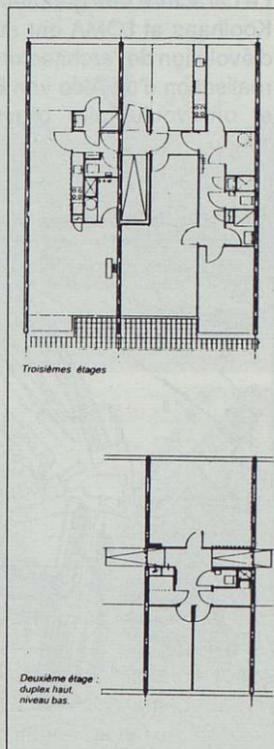




Vues de l'ensemble résidentiel vers la vieille ville d'Amsterdam.



Plan type de logement



L'agglomération de Stockholm.
En hachures: la zone centrale.
En traits forts: le métropolitain;
en tirets le chemin de fer local.
Les chiffres indiquent les temps de parcours de la périphérie au centre.

Georg Varhelyi la participation des habitants à Stockholm

La nouvelle loi sur l'urbanisme et la construction, adoptée en 1987, prévoit, entre autres, le renforcement de la participation des usagers à l'aménagement de leur cadre de vie, c'est-à-dire la consultation obligatoire de ces derniers à toute mesure impliquant un changement (réhabilitation, rénovation) qui intervient dans leur quartier respectif.

Pour illustrer cet effort - qui représente un progrès certain en matière de démocratisation du cadre de vie - nous présentons ici même un modèle de consultation dans une commune faisant partie de l'agglomération de Stockholm, entreprise menée conjointement par la municipalité, l'Association des locataires de la commune, le maître d'ouvrage désigné et un bureau d'études, en l'espèce l'agence d'architecture "Stadion", (auquel collabore notre correspondant à Stockholm GEORG VARHELYI.)

L'objet de la consultation est la réhabilitation d'un quartier résidentiel et son plan d'extension. L'organisme chargé de l'enquête a élaboré un "questionnaire" en 9 points et qui concerne : 1) l'aménagement des espaces communs, 2) l'organisation du trafic, 3) les locaux et équipements communs, 4) la réhabilitation des im-

meubles existants, 5,6,7,8) l'aménagement de plusieurs voies d'accès en "mixtes" véhiculaires et piétonniers, 9) le projet pour un ensemble résidentiel nouveau.

La consultation débute par la distribution d'un document "de travail", mis au point par l'Association des locataires, le bureau d'études et le maître d'ouvrage (public). Chacun des points mentionnés précédemment font l'objet d'un exposé succinct, complété par des relevés effectués par l'Association et le Bureau d'études ; une série de questions précises sont formulées dans le cadre de chaque "thème" et les habitants invités d'y répondre.

L'organisme chargé de l'enquête tient des réunions où les réponses sont examinées et des recommandations formulées. Les implications des propositions sur le plan financier sont examinées au cours d'une deuxième phase, et les résolutions finales transmises ensuite à la municipalité qui sera amenée à prendre ses décisions en conformité avec les desiderata exprimées.

Nous présentons ci-contre deux formulaires d'enquête concernant respectivement les thèmes n°1 et 9.

Thème n° 1:

organisation des espaces libres et des COURS. (traduction de l'original suédois)

Le quartier "Logen", situé dans la commune de HUDINGE (agglomération de Stockholm)

Objectif :

déterminer sur plan les arrangements convenables et déficients. Les parties encadrées indiquent les lieux qui, de l'avis des enquêteurs, devront être mieux aménagés.

Dans cet ordre d'idées les questions suivantes sont formulées par les enquêteurs :

- indiquez les endroits où il convient d'aménager des sentiers,
- quelles mesures proposez vous pour améliorer la qualité des chemins piétonniers,
- pour améliorer la qualité des espaces verts,
- pour améliorer la qualité des terrains de jeux ?
- marquez les emplacements qui vous semblent propices pour le repos et les pique-niques en plein air
- les garages pour vélos sont-ils convenablement aménagés ?
- de quelle manière pourrait-on améliorer les entrées d'immeuble ?
- quelle protection à concevoir pour les espaces verts plantés ?

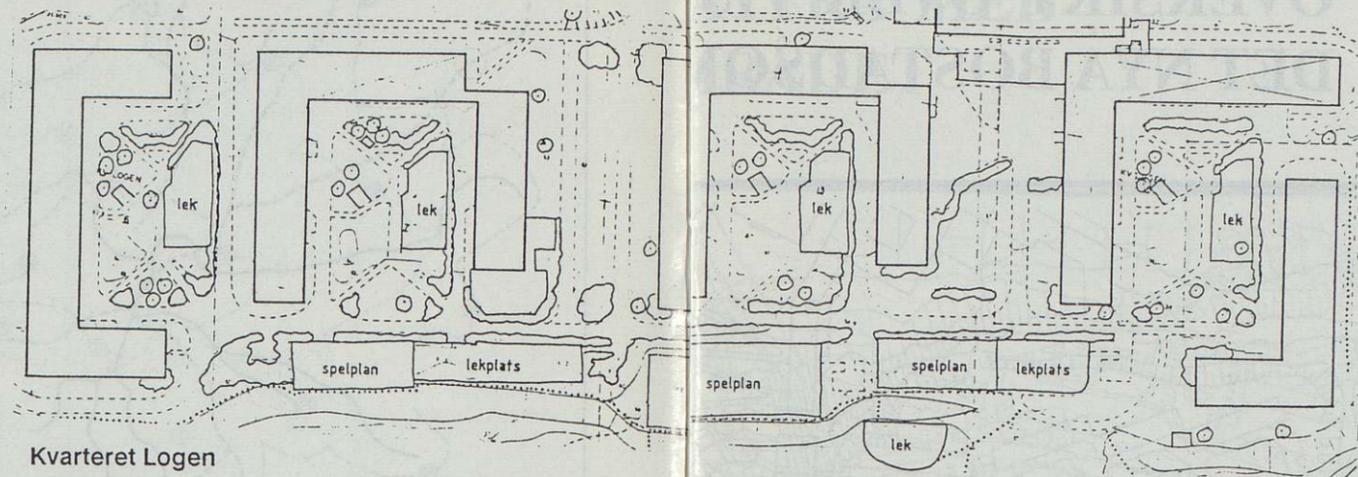
Utilises les plans ! dessines et notes ! Carte du terrain et de la végétation à Visatra, avec l'indication des endroits déficients.

de gauche à droite (suggestions des enquêteurs) :

faut-il équiper le terrain de jeux ?

- endroit déprimant - terrain non utilisé
- possibilité de rendre sentier plus attrayant
- protéger visuellement l'espace de jeux pour permettre une vue du dedans vers l'aire de loisirs adjacente
- amélioration possible de la cour
- drainage de la partie en contrebas
- emplacement favorable pour feu de camp
- terrain "vague" aménager et à planter
- espace déficient et peu attrayant en tant qu'entrée de l'ensemble
- la cour devrait être mieux aménagée
- voie d'accès à un groupe d'immeubles mal aménagée.

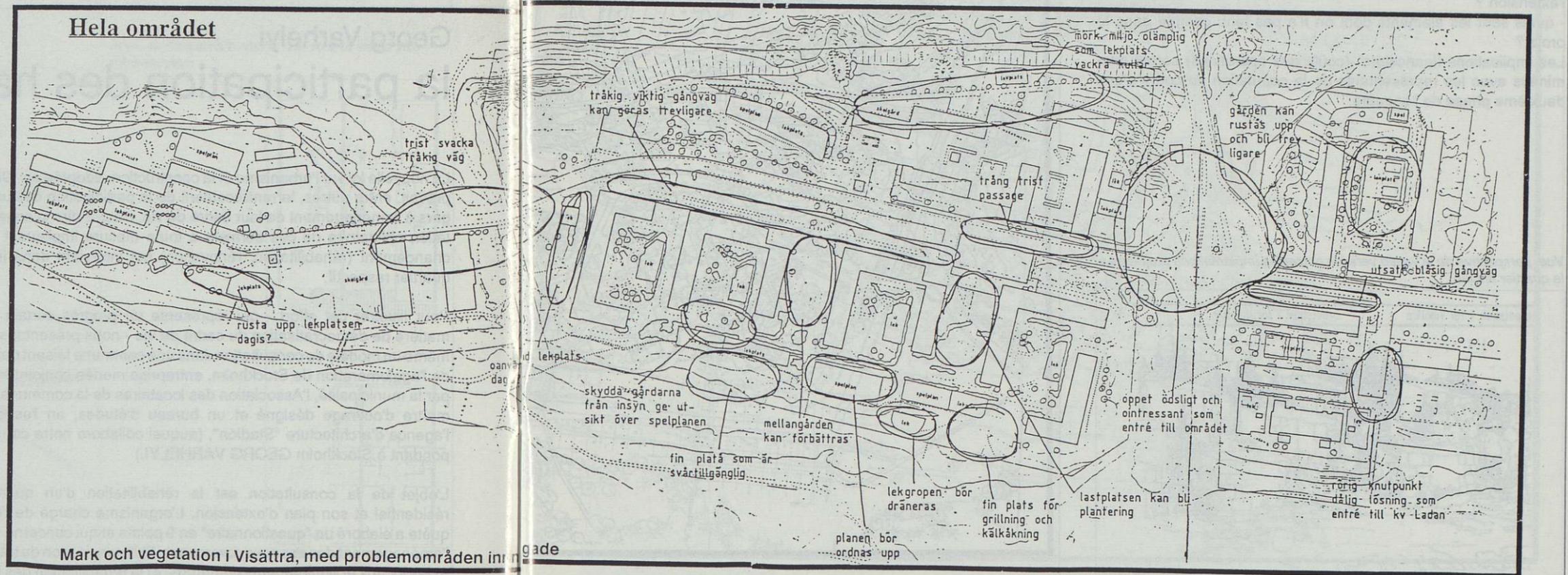
Kvarterskartor



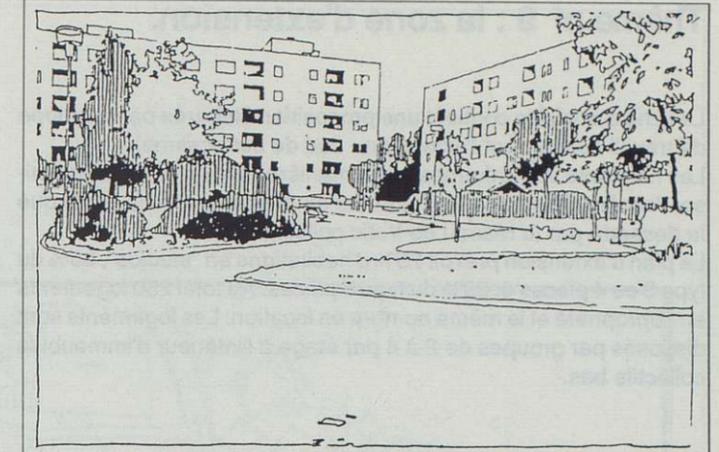
Kvartret Logen

Använd kartorna ! Rita och skriv !

Hela området



Mark och vegetation i Visättra, med problemområden inriktade på gatorna



Etat actuel.

Thème n° 9 : la zone d'extension.

La fiche d'enquête contient une proposition élaborée par le groupe de travail concernant l'extension - sud de cet ensemble.

Les habitants sont informés sur la manière dont on pourrait organiser l'accès véhiculaire et piétonnier de la nouvelle unité, ainsi que la desserte par le réseau du trafic collectif.

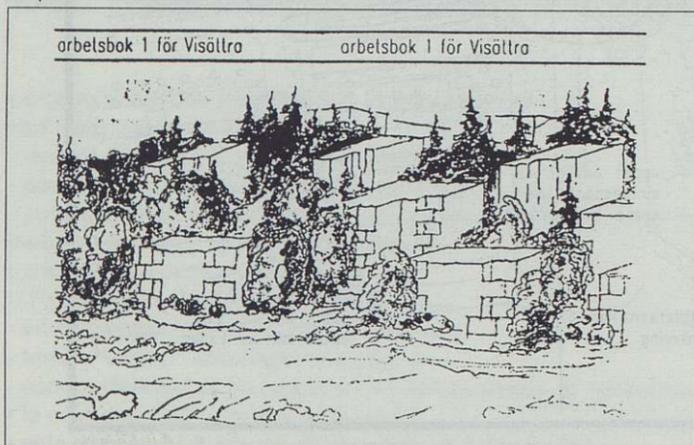
Le plan d'extension prévoit 25% d'habitations en "studios", 50% du type 3 ou 4 pièces et 25% du type 5 pièces. Au total 250 logements en copropriété et le même nombre en location. Les logements sont disposés par groupes de 2 à 4 par étage à l'intérieur d'immeubles collectifs bas.

Questions posées aux habitants actuels:

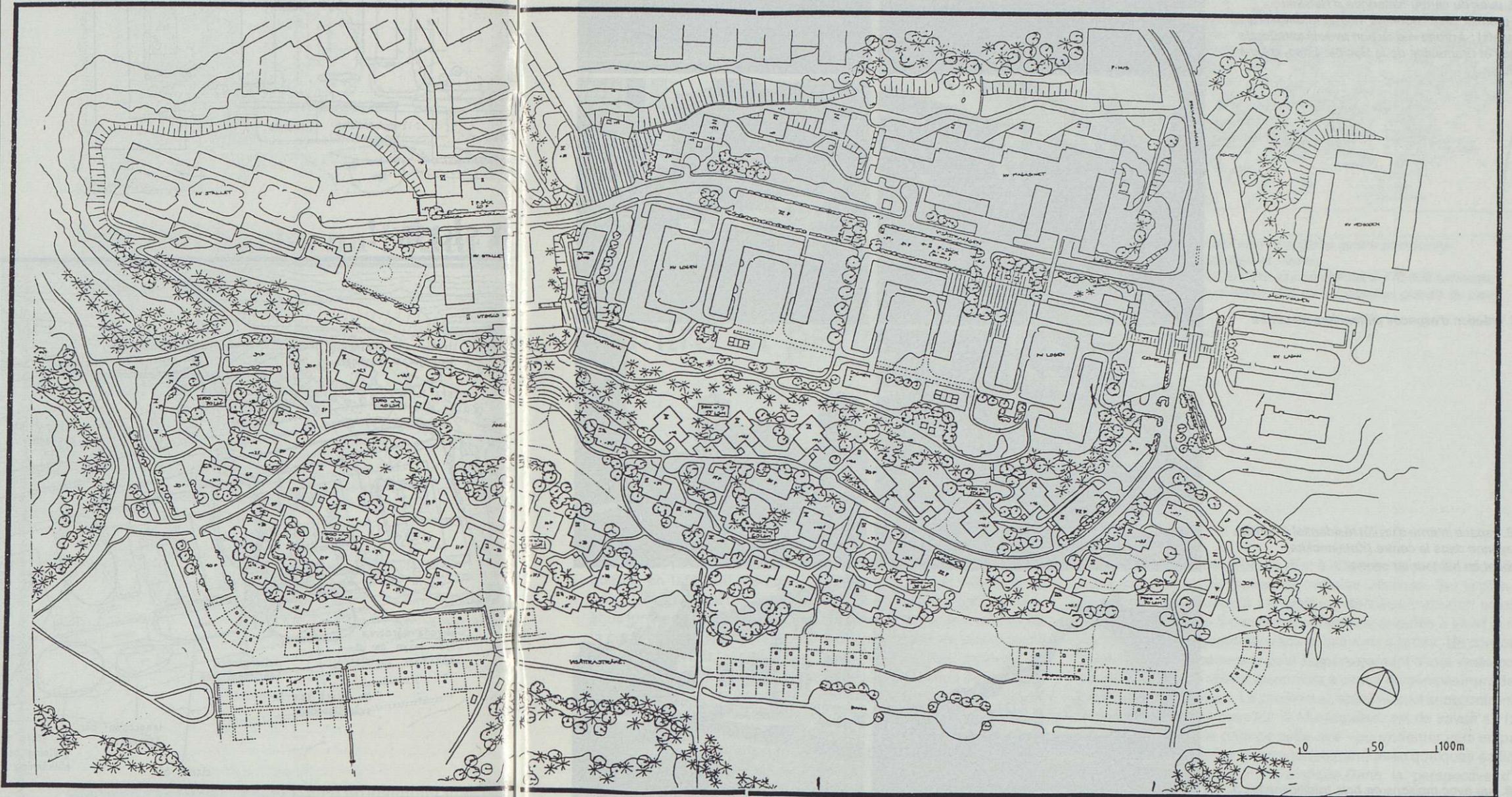
- que penses-tu de la proposition, dans son ensemble ?
- que penses-tu de la localisation des logements ?
- les possibilités, pour ceux qui résident au Nord de l'ensemble (partie existante) d'accéder aux espaces naturels situés au Sud de l'extension ?
- quels sont les éléments dont on n'a pas tenu compte dans le projet ?

Les implications financières (coûts des opérations) seront examinées avec les représentants de la population au cours d'une deuxième phase de l'enquête.

Vue perspective de la vallée vers les nouvelles implantations projetées et le quartier ancien.



ÖVERSIKT ÖVER VISÄTTRA MED DET NYA BOSTADSOMRÅDET



HELSINKI

1.2. vues du centre historique d'Helsinki ; au premier plan l'hôtel de ville et la cathédrale (Engels) ; à droite vue du port avec la cathédrale russe et l'immeuble de la Société Enso, d'Alvar Aalto



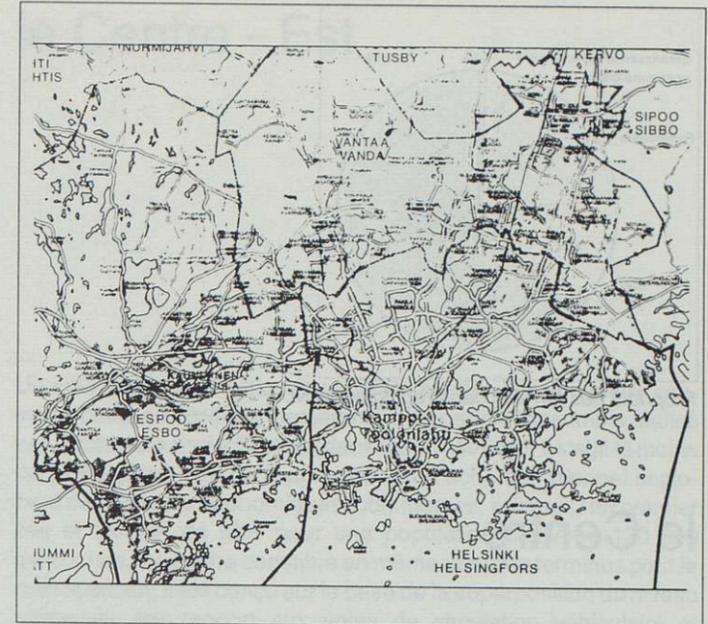
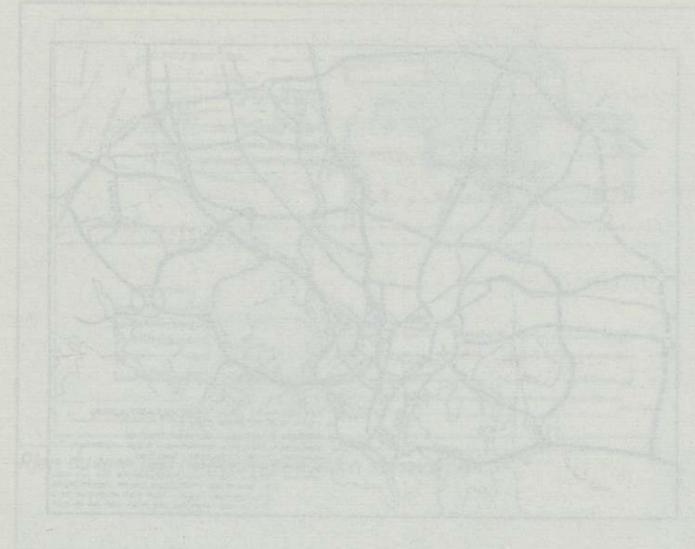
3.4. création d'espaces piétonniers au centre



5.6. espace interne d'un îlot résidentiel à densité moyenne dans le centre (Katajanokka) habitat en hauteur au centre.



7.8. rue avec maisons en bois traditionnelles à Porvoo, près de la capitale ; à droite rénovation ponctuelle.

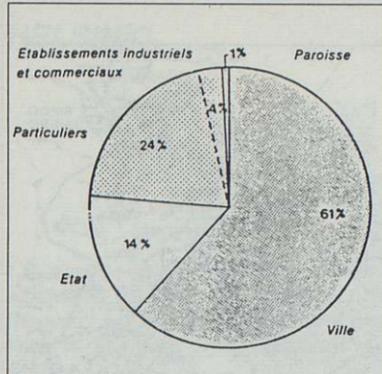


L'aire métropolitaine de Helsinki englobe quatre communes : Helsinki, Espoo, Kauniainen et Vantaa. En 1985 la population de cette aire se chiffrait à 770 000 habitants, c'est-à-dire approximativement 16% de la population globale du pays.

centre et périphéries à Helsinki

Le développement d'Helsinki s'est accéléré depuis la dernière guerre, en tant que résultante de l'industrialisation intensive du pays. L'agglomération structurée par des communications radiales sous forme de rocade a largement dépassé les limites mêmes de la commune originale, avec des fortes poussées en direction de l'Ouest, de l'Est et du Nord. Les phénomènes propres au développement métropolitain des villes européennes se manifestent également dans le cas de la capitale de la Finlande : notamment un certain déséquilibre entre localisation de l'emploi et résidence. C'est ainsi que dans la zone centrale de la capitale le nombre d'emplois représente approximativement le double de celui de la population active résidant dans cette zone. D'où des problèmes de communication entre le centre et les périphéries qu'on a tenté de résoudre par la construction d'une ligne de métro

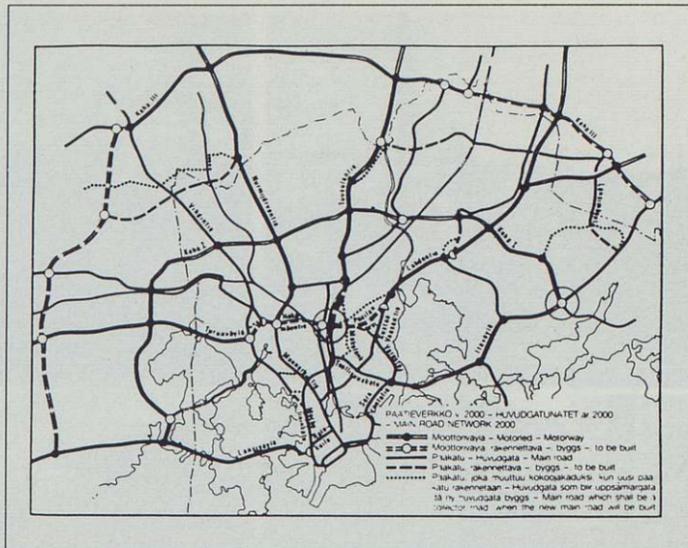
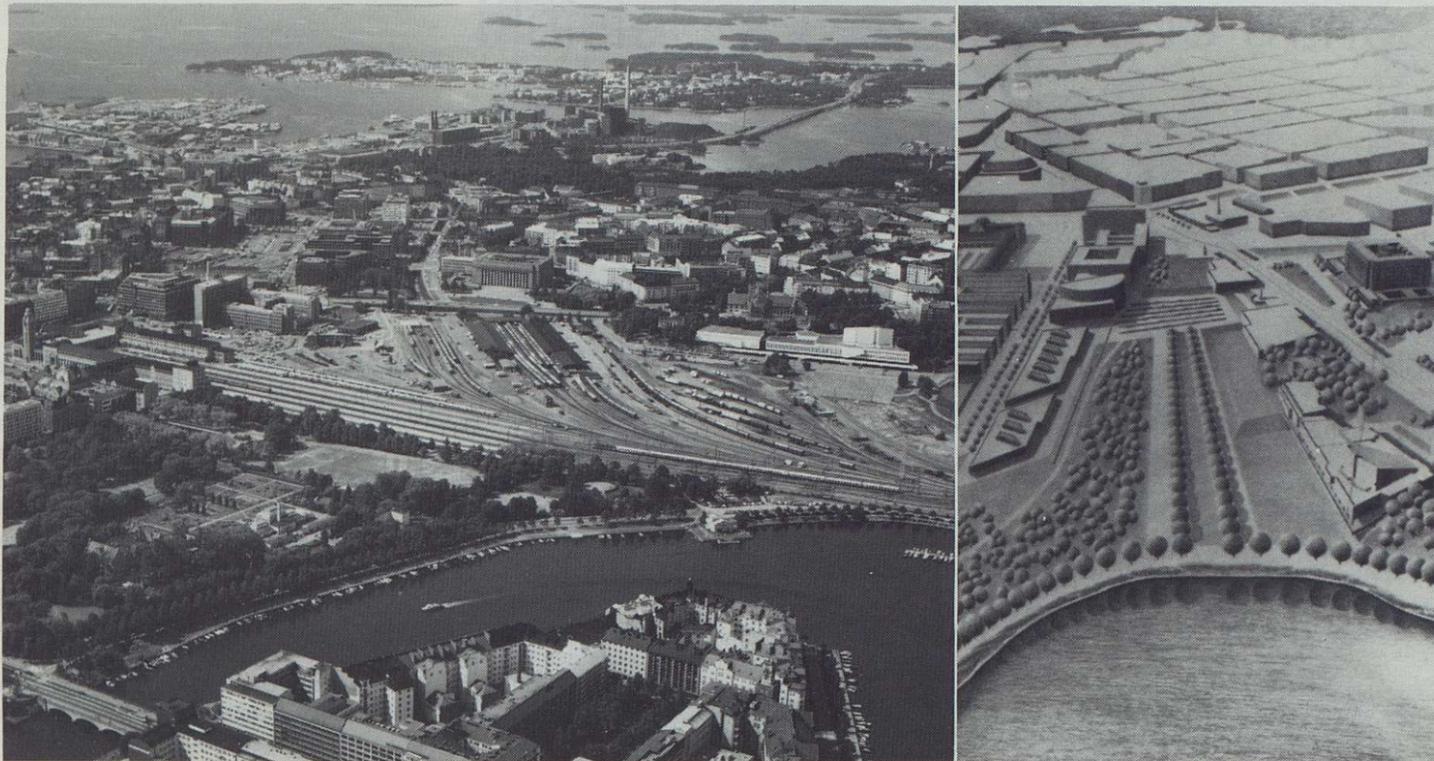
traversant l'agglomération de l'Est à l'Ouest, et bien entendu par la mise en oeuvre d'un réseau de rocade urbaines. Sur le plan de l'urbanisme on a adopté un système de décentralisation urbaine avec la création de 5 centres secondaires, appelés à jouer le rôle de foyers sociaux, commerciaux et culturels à la fois. Un concours a été organisé récemment pour l'aménagement d'une vaste zone située en cœur de ville et disponible à cause du déplacement de la gare de marchandises. Le problème capital auquel sont confrontés les aménageurs, et bien sûr la Municipalité, est de savoir s'il faut "densifier" pour tirer parti de cette aire - ou s'orienter vers un parc urbain (le site s'y prête avantageusement) avec quelques édifices de caractère culturel ou touristique. Dans la perspective d'un rééquilibrage du centre historique: habitat - loisirs - activités économiques, cette dernière hypothèse semble la plus indiquée.



Propriété des terrains dans l'agglomération.

le Centre

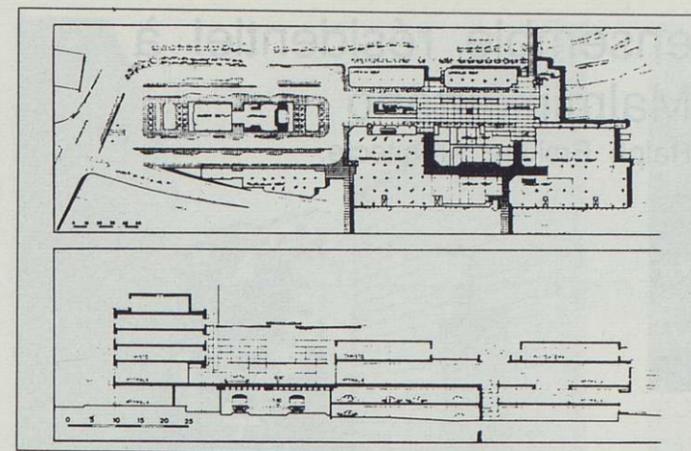
Vue aérienne de la zone à aménager dans le centre ; en bordure de la zone on aperçoit la Parlement, la gare (de Saarinen), la voie radiale Nord-Sud ; I



Réseau de voirie primaire.
 autoroutes.
 rocadés urbaines.
 voies principales en constructoin.
 lieu encerclé:

Photo de la maquette du projet retenu au concours et actuellement en cours d'étude par la Municipalité

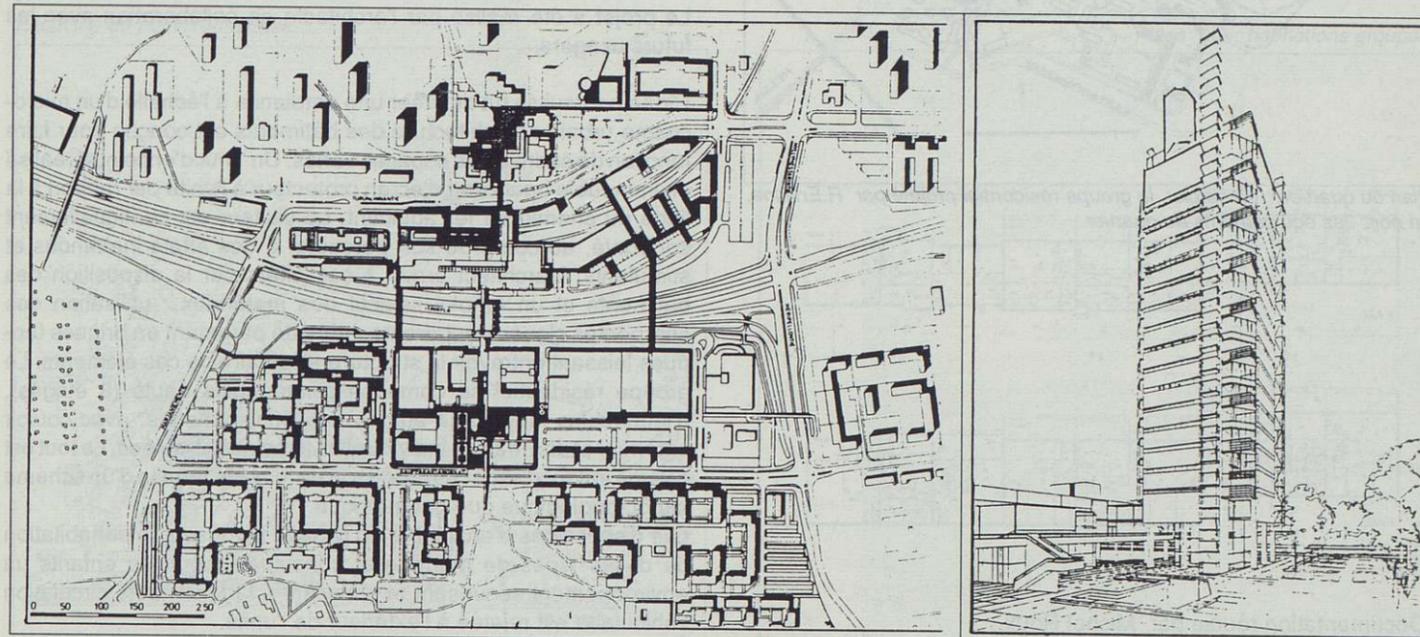
le Centre - Est

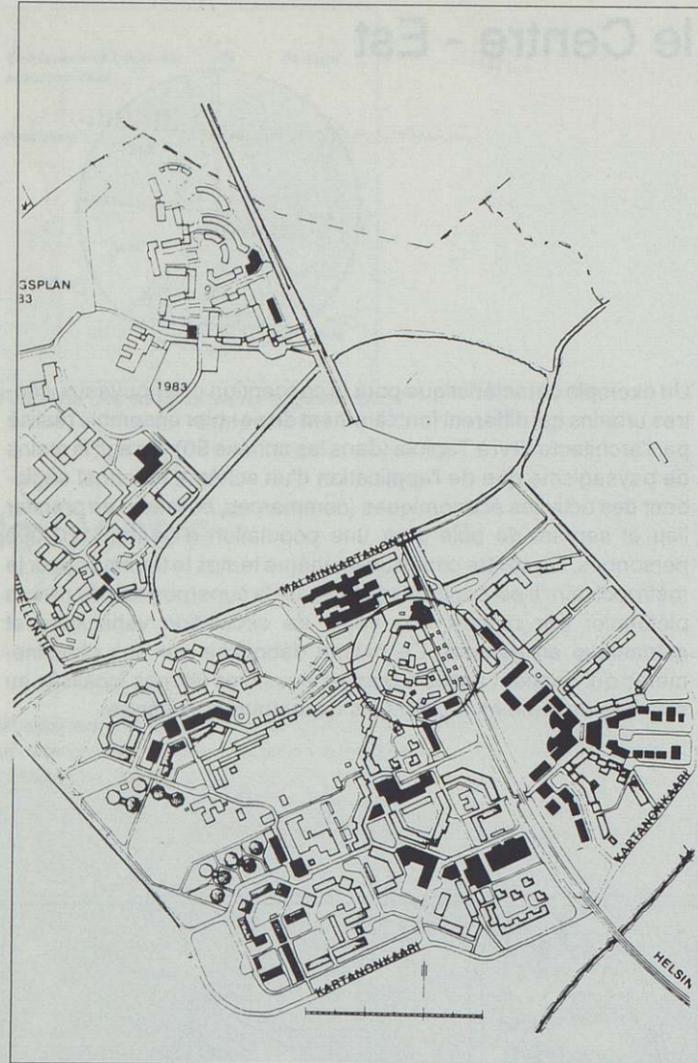


Plan du terminal du métro et section transversale.

Un exemple caractéristique pour la conception des nouveaux centres urbains qui diffèrent foncièrement du premier ensemble réalisé par l'architecte Ervi à Tapiola (dans les années 60). Il s'agit là moins de paysagisme que de l'application d'un schéma rationnel englobant des activités économiques (commerces, bureaux) en premier lieu et servant de pôle pour une population d'environ 120 000 personnes. Ce centre constitue en même temps le terminus pour le métropolitain. Il est conçu sur la base de la superposition du nouveau piétonnier par rapport aux voies de circulation véhiculaire et mécanique en général. Ce niveau débouche sur des cheminements qui donnent accès à des espaces plus intimes localisés au sein des ensembles résidentiels qui entourent le centre.

Plan du centre localisé de part et d'autre de la ligne du métropolitain





Plan du quartier; en cercle: le groupe résidentiel projeté par R.Erskine.
en noir: les équipements de quartier.

ensemble résidentiel à Malminkartano

Ralph Erskine, Architecte.

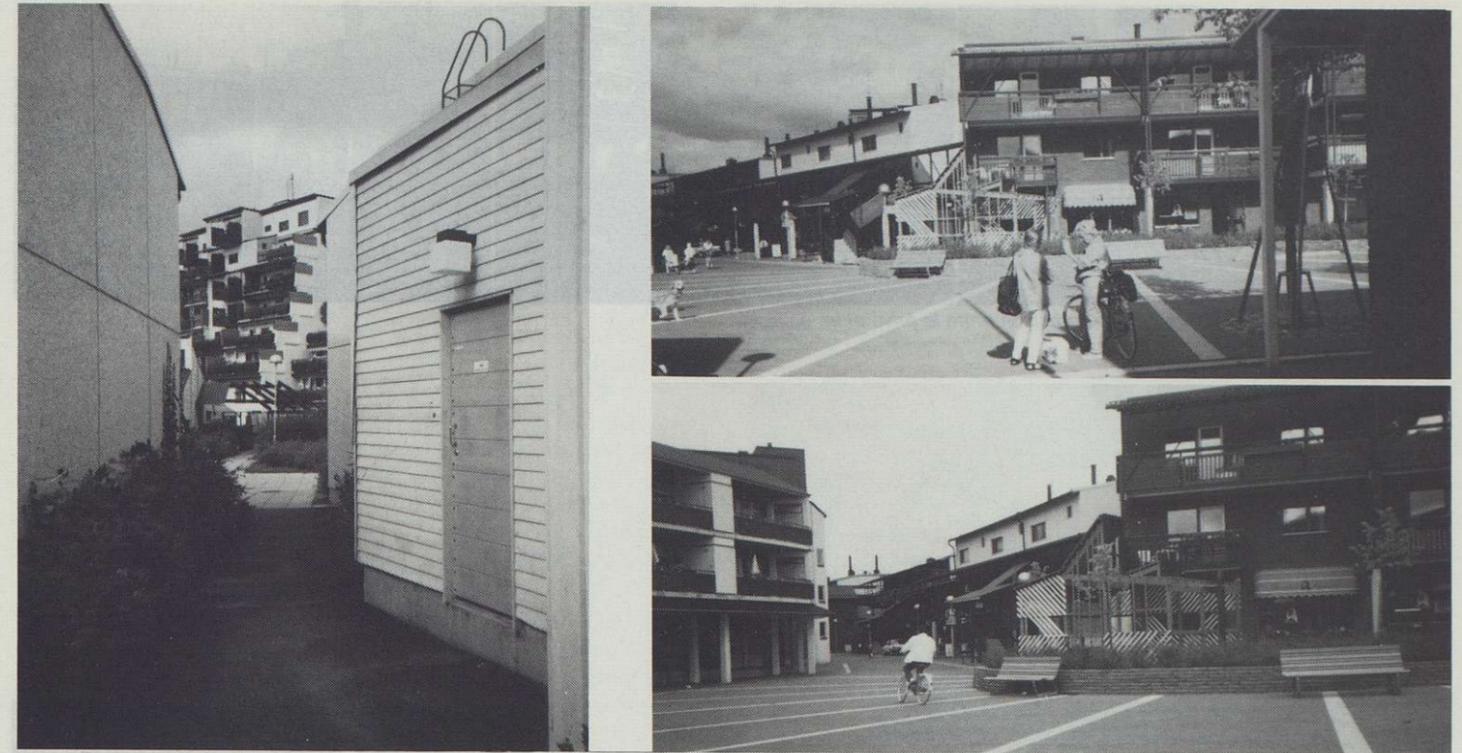
Cet ensemble tranche avec la plupart des réalisations "suburbaines" de la capitale par une conception très "ouverte" de l'architecture urbaine, qui laisse une part à la phantasie et à l'imaginaire. Nous avons présenté à plusieurs reprises les travaux de Ralph Erskine, localisés en Suède et en Angleterre (1). L'ensemble illustré dans ces pages est situé dans une unité de voisinage à 12 km du centre et desservi par le chemin de fer local. Cette unité, achevée dans sa grande partie est prévue pour 10 000 personnes approximativement et se compose de 4 groupes résidentiels. On prévoit également la création d'un millier d'emplois au sein d'industries légères ou de centre du tertiaire. Bref la tentative est faite pour lier le travail et l'habitat, à une échelle relativement modeste.

Le projet a été réalisé par l'architecte en collaboration avec les futurs usagers.

L'idée poursuivie fut de créer une ambiance à l'échelle d'un microcosme urbain : l'architecture des bâtiments est conçue pour faire fonction de cadre à des espaces variés. Un "mur d'enceinte" réalisé en immeuble hauts sert d'écran protecteur à l'unité par rapport à la ligne du chemin de fer adjacent. Le visiteur est continuellement confronté, au cours de son parcours, à des effets inattendus et stimulants. L'architecte arrive à ces effets par la disposition des bâtiments et un emploi sélectif des matériaux : utilisation des charpentes clouées apparente, murs de parement en briques fendues laissant entrevoir la structure alvéolaire de ces éléments. Le groupe résidentiel se compose d'immeubles hauts (8 étages), d'immeubles moyens (4 étages), de "maisonnettes" avec couloir extérieur et des maison individuelles accolées et isolées. Le tout est groupé autour d'espaces de loisir et de jeux sur la base d'un schéma plutôt topologique que géométrique.

Les dispositions d'ensemble du groupe favorisent la cohabitation de divers types de ménage et constituent pour les enfants un environnement sécurisant et stimulant à la fois : toute circulation véhiculaire est rejetée à l'extérieur de l'unité.

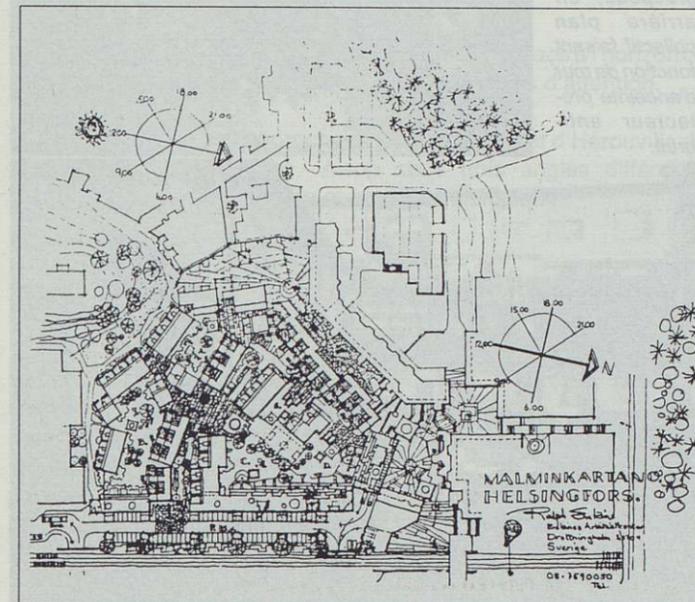
Documentation réunie par Michel Roux..



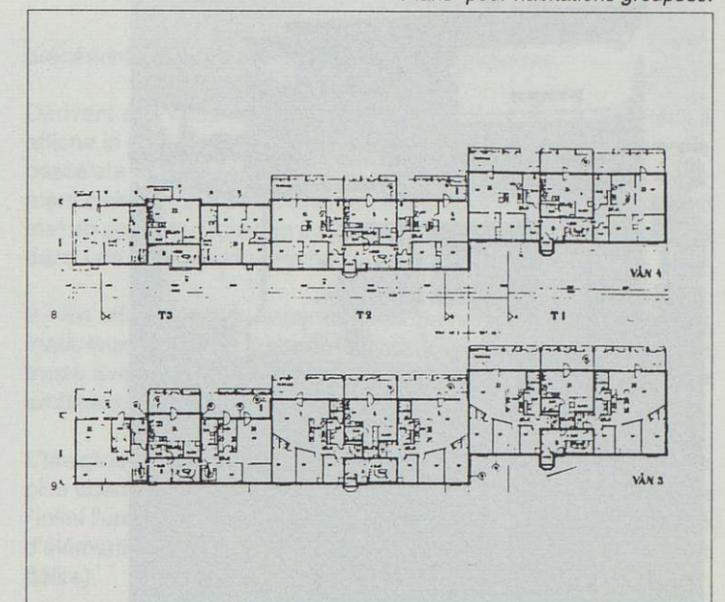
1. vue d'un passage donnant accès aux espaces internes de l'unité.

2.3. la "rue" principale.

Esquisse du plan d'ensemble.



Plans pour habitations groupées.





1,2,3.- vues des espaces internes de transition entre le privé et le collectif.

4.- maison individuelle détachée au voisinage d'habitations groupées.



5.- habitations individuelles groupées; en arrière plan collectif faisant fonction de mur d'enceinte protecteur anti-bruit.



6. intérieur de la bibliothèque de quartier.



J.C. Deshons

quelques réflexions sur le "déconstructivisme" A propos de la "Tour d'Europe" d'Hérouville Saint-Clair.

Cette nouvelle tendance architecturale qui fait surface à l'horizon de notre vieux continent vaut bien quelques instants d'attention.

Nous essaierons de l'approcher à propos du projet d'Hérouville de Fuksas, Steidle, Nouvel et Alsop sous trois angles différents: sémiologique, technologique et psychosociologique.

1 - Le choix du terme se veut signifiant par sa référence à la période révolutionnaire des années 20 et ses projets exhubérants à valeur ajoutée symbolique où la création architecturale se gavait de technologie foisonnante.

Le préfixe «de» introduisant la distance plutôt que la négation.

Mais le terme retenu marque avant tout la volonté de régler son compte au mouvement post moderne avec ses reconstitutions néo-classiques et ses décors archaïques. Dans la logique du balancier, il remet en question les rêves petits bourgeois de la génération

précédente et leurs débordements démagogiques.

Dérivant des recherches du groupe SITE à la sauce High-tech, il affiche le goût de la forme proliférante de science-fiction. A l'ordre passéiste et décadent il oppose des structures planétaires exprimant clairement le désenchantement propre à ses contemporains. Il met en scène la réduction du phénomène conceptuel architectural dans une orchestration technico-emphatique.

2 - En effet, il s'ouvre largement aux techniques de pointe et aux matériaux innovants mettant l'accent sur les composants par contraste avec l'abus formel de la mode précédente dans son délire architectonique.

L'imaginaire cède le pas à la structure dans ses spéculations les plus aberrantes où l'assemblage issu du «mécano» décompose à l'infini l'unité de l'objet jusqu'à la discordance «véritable lobotomie d'éléments jusqu'alors solidaires» (Rem Koolhaas in New York délire).



Maquette de la «Tour de l'Europe»

Par un alliage calculé du réel et du symbolique, il trame une sorte de patch-work à base de combinatoire aléatoire permettant toute transmutation ultérieure.

3 - Si l'architecture est le miroir des sociétés, cette nouvelle orientation traduit bien le malaise actuel. Disciple de l'expressionnisme comme le post-modernisme s'est inspiré du «modern style» et de la «Sécession», elle n'échappe pas au retour cyclique aux témoins historiques.

Pour se libérer des règles de compositions classiques, elle se livre à une surenchère dans la provocation.

Nouvel avatar de la création d'architecture, le «déconstructivisme» est un mouvement salubre dans sa façon de couper l'herbe sous les pieds des post modernes en les reléguant au rayon des antiquités. Comme ses prédécesseurs, il cherche en vain de combler le vide qui le sépare encore d'une réponse vraie à de réels besoins par incapacité à maîtriser le domaine de l'économie.

Malgré tous les Prouvé et autres pionniers, l'industrie du bâtiment n'a pas pu en 30 ans acquérir la redoutable efficacité de l'industrie automobile.

Peut-être assistons nous à l'émergence d'un nouveau langage architectural spacial d'esprit européen et d'équarrissage cybernétique. Faudrait-il encore lui donner une apparence esthétique.

Une «Tour de l'Europe» à Hérouville St-Clair.

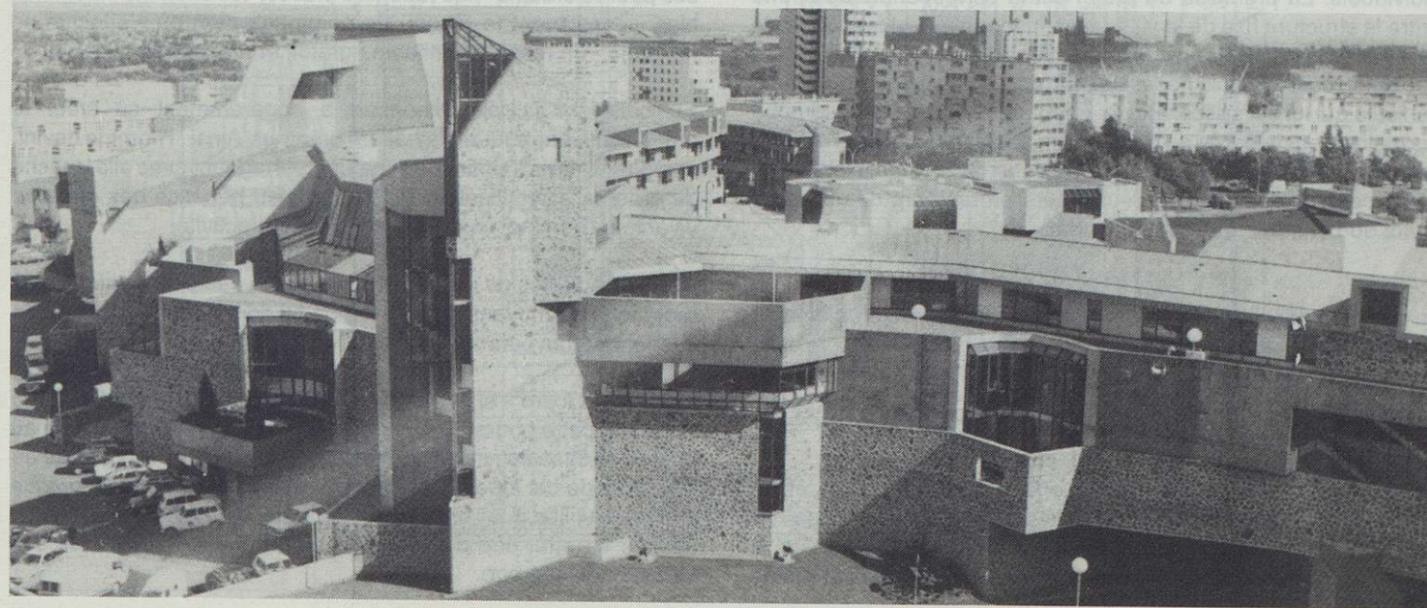
Résultat d'un concours organisé en 1961, avec comme lauréat l'équipe du regretté Rémy LE CAISNE, les plans de cet ensemble urbain comportaient la réalisation de 8 quartiers d'habitation sur le territoire de la commune d'Hérouville St-Claire, adjacente à celle de CAEN, ville fortement endommagée au cours des opérations de débarquement en 44.

Récemment un centre ville fut réalisé comportant hôtel de ville, salle de spectacle, centre commercial, des habitations, un centre culturel, le tout groupé autour d'une place de forme incurvée qui met en valeur un site vallonné. Ses constructions bordant cette place en marquent le pourtour : pour cette raison même ce centre a reçu la dénomination de «citadelle douce».



Plan de la cité Hérouville St-Clair. En cercle le centre urbain, à proximité duquel on se propose d'ériger la tour.

Vue partielle de la «citadelle douce», centre culturel et social de la cité.



Les architectes de la nouvelle ville aussi bien que ceux du centre ont eu comme préoccupation de créer un milieu qui ne tranche pas avec le paysage. La réalisation de cette approche excluait tout possibilité d'attirer l'attention (de loin) sur la ville : un accent «vertical» manquait effectivement. C'est dans ces circonstances qu'émergea l'idée d'une tour, idée qui prit corps au cours d'une conversation entre le Maire de la ville et Maksimiliano FUKSAS, architecte italien. Pour le Maire, la tour est «un signe urbain essentiel qui a été sabordé dans l'esprit des gens». Ce signal «visible de la mer» comme de Caën, est considéré par la municipalité comme une contribution à la construction de l'Europe.

A FUKSAS vont s'ajouter William ALSOP pour l'Angleterre, Otto STEIDLE pour l'Allemagne et Jean NOUVEL pour la France. Les quatre constructeurs ont prévu une structure urbaine haut de 100 mètres comprenant au sommet un hôtel et restaurant panoramique, en dessous des appartements, et au niveaux inférieurs des bureaux.

La municipalité, forte de l'appui de la population, s'est engagée à trouver les moyens financiers pour la réalisation de ce projet, attend à la fois une contribution de l'Etat (la tour abritant éventuellement une extension universitaire) et de promoteurs privés.

Compte tenu de l'originalité de la proposition, nous avons demandé à notre collaborateur J.-Cl. DESHONS (réalisateur d'importants bâtiments universitaires et administratifs à Montpellier en association avec C. Jaulmes) de donner son avis sur ce projet.

le projet voiture-ville

l'élément architectural automobile: vers un vocabulaire architectural et urbain nouveau

Edward Grinberg

Le projet «Voiture-Ville» est le résultat d'un travail de recherche concernant le rapport entre la ville et les moyens de transport individuels. La prémisse du projet est la correspondance étroite entre la structure fixe de la ville - rues, immeubles - et les éléments mobiles de la ville servant comme moyens de transport. Cet aspect double du cadre urbain nécessite la création d'un nouveau type de véhicule qui lui est spécifique : éléments architecturaux automobiles pleinement intégrés au tissu urbain. La technologie permettant l'emploi de ces éléments comme moyens de transport individuel serait celle de l'automobile; leur nature proprement dite tiendrait plutôt du bâtiment et du milieu urbain.

Le domaine principal dont le projet relève, au delà du problème de la circulation urbaine, est celui de la synthèse de l'architecture et de l'automobile. Cette synthèse est indispensable si on croit que la ville est et demeurera le lieu privilégié des interactions humaines et que le moyen de transport individuel est essentiel pour ce lieu.

La ville, celle créée par des générations et des générations, est et restera le lieu d'émergence de nouvelles activités. Aucun réseau de communication électronique ne pourra jamais rivaliser avec la capacité créatrice de la ville, car sa fonction de générateur de

nouveaux rapports et ainsi de nouvelles activités est basée sur le mélange d'interactions prédéterminées et spontanées. Les espaces publics urbains - les rues, les places, les chemins innombrables - constituent le réseau de communication où s'effectue ce mélange, un réseau inimitable, gratuit et à la portée de tous.

En bâtissant la ville, l'homme a apparemment su créer le mécanisme engendrant le hasard créateur. Ainsi, l'homme devint, semble-t-il, le partenaire de la nature, partageant avec elle la tâche de créer la diversification : la nature - au bénéfice des espèces vivantes, l'homme - au profit de sa propre activité.

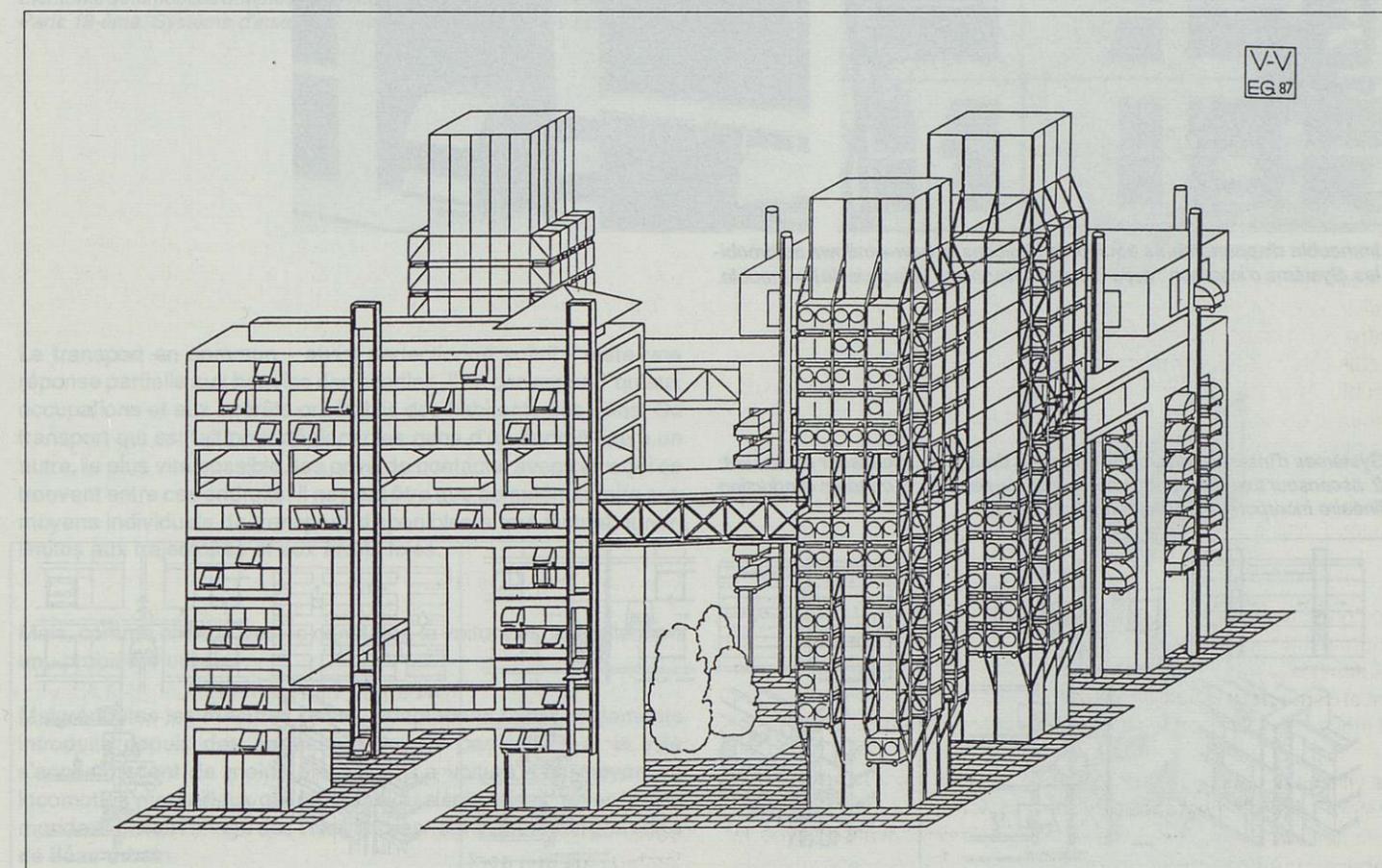
Une des activités de l'homme qui ne cesse de se diversifier, est la recherche de moyens de locomotion lui donnant une plus grande liberté de mouvement.

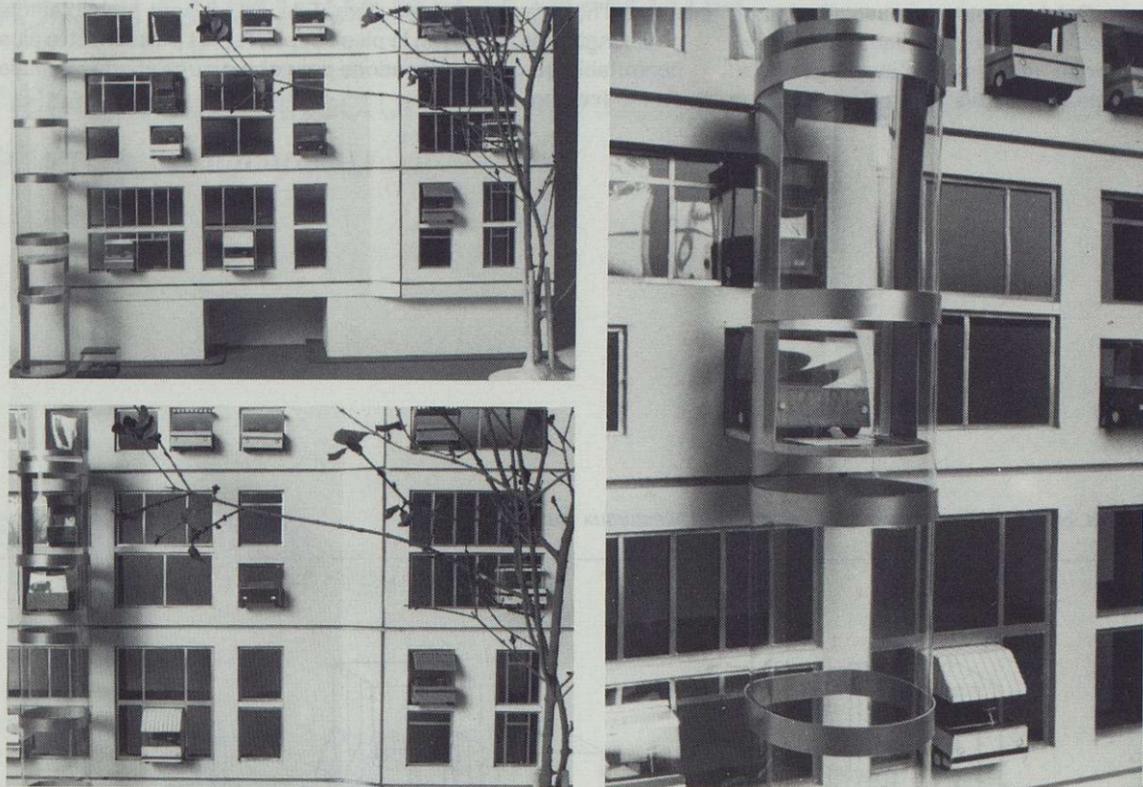
Les ailes d'Icare - si elles fonctionnaient - seraient la réalisation idéale de cette poursuite. Faut de ces ailes, l'homme inventa au cours des âges des moyens divers qui tentent de se rapprocher au plus près de cet idéal. Quel que soit le moyen de locomotion que l'homme utilise, il lui est toujours fortement attaché. Ce moyen devient en effet une partie de lui-même, une extension de ses jambes, de son ego.

Au-delà de raisons sociologiques et psychiques, l'attachement de l'homme à son moyen individuel de locomotion est probablement lié aussi à des raisons biologiques. Celui qui peut se mouvoir librement dans son milieu est le maître potentiel de ce milieu: capable de l'explorer à sa guise et d'en tirer un maximum d'avantages. Le milieu le plus riche d'opportunités - prévues et imprévues - pour

l'homme est, comme nous venons l'énoncer, la ville. Le moyen de locomotion qui lui permet d'être le maître potentiel de ce milieu est aujourd'hui la voiture particulière. Elle est, et sera probablement pour longtemps, le moyen le plus souple, le plus puissant et le plus confortable que nous possédons pour obtenir une liberté optimale de mouvement.

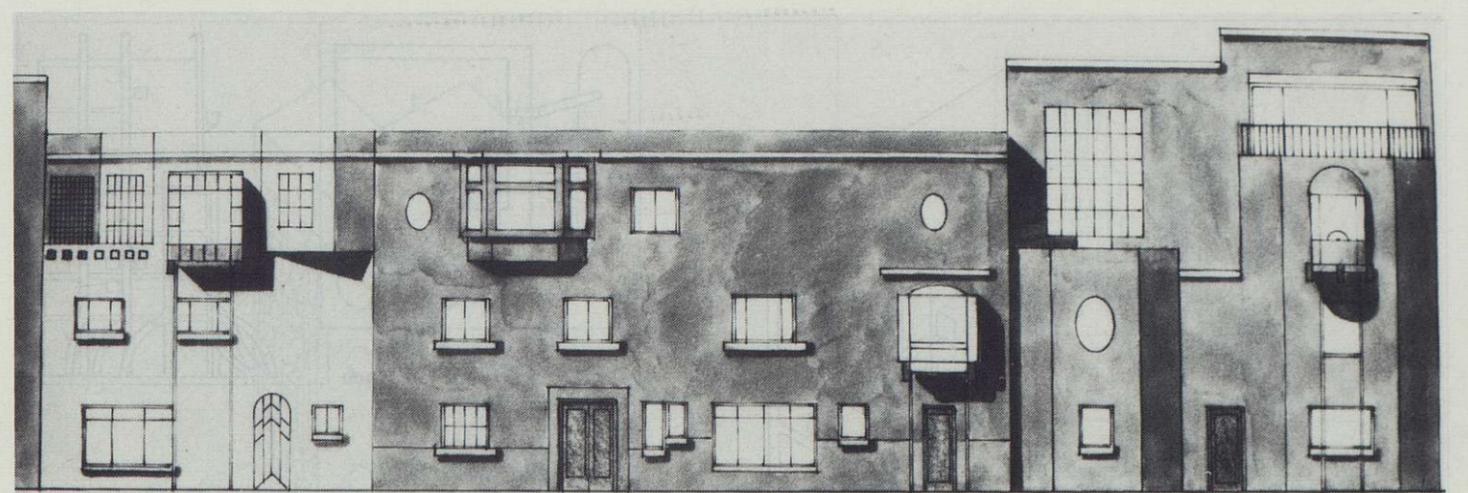
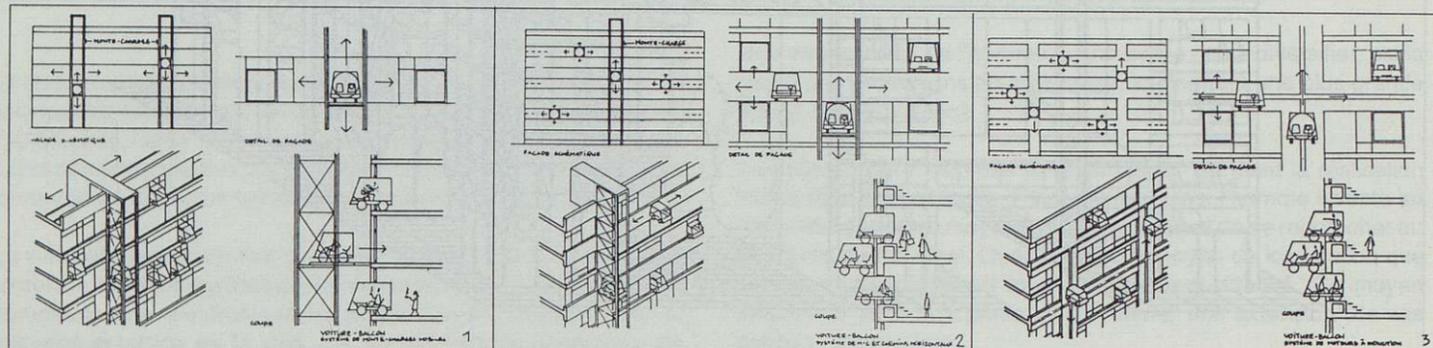
Un ensemble d'immeubles - habitat, bureaux, hôtel - équipé des éléments architecturaux automobiles.





Immeuble d'appartements équipé des balcons et bow-windows automobiles. Système d'insertion : ascenseur coulissant sur la façade de l'immeuble.

Systèmes d'insertion divers (de gauche à droite) : 1. ascenseur coulissant; 2. ascenseur fixe, éléments automobiles coulissants; 3. moteurs d'induction linéaire incorporés aux éléments automobiles.

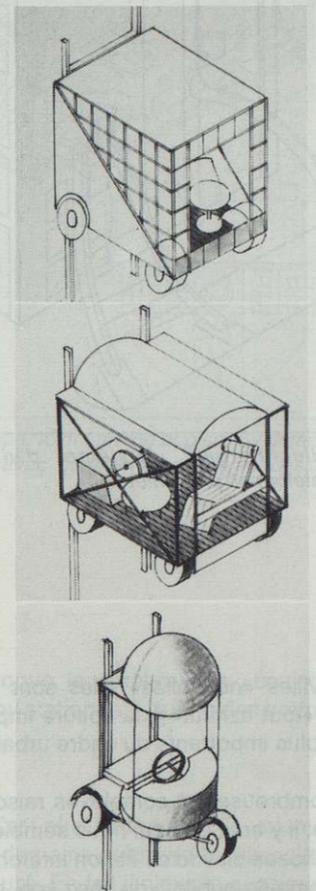


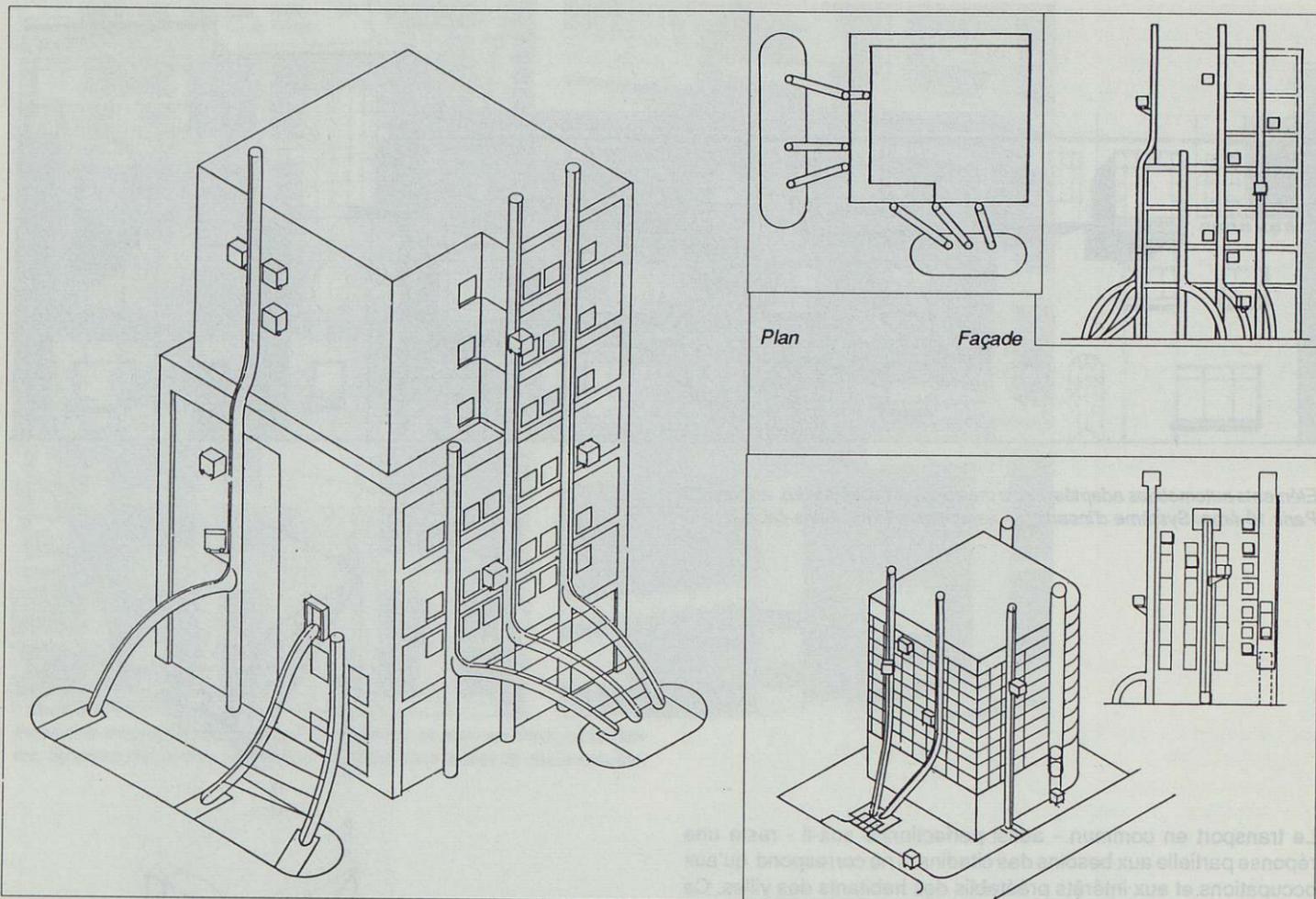
Éléments automobiles adaptés à trois maisons particulières des années 30, Paris 18^{ème}. Système d'insertion : ascenseurs fixes, sans cabines.

Le transport en commun - aussi perfectionné soit-il - reste une réponse partielle aux besoins des citadins. Il ne correspond qu'aux occupations et aux intérêts préétablis des habitants des villes. Ce transport qui est fait pour déplacer les gens d'un endroit fixe à un autre, le plus vite possible, les prive de contacts avec ceux qui se trouvent entre ces endroits. Il ne peut être que complémentaire aux moyens individuels de transport, disponibles à tout instant et non limités aux trajectoires et aux arrêts fixes.

Mais, comme chacun peut le constater, la voiture est actuellement un «problème urbain».

Malgré toutes les mesures prises, adaptations faites, règlements introduits depuis des années, la voiture particulière et la ville s'accrochent de moins en moins. La voiture - ce moyen de locomotion merveilleux qui au début du siècle faisait rêver tout le monde et dictait l'image des villes futures - est aujourd'hui une sorte de fléau urbain.





Habitat collectif, projet. Système d'insertion: funiculaire - ascenseur, plateformes pivotantes.

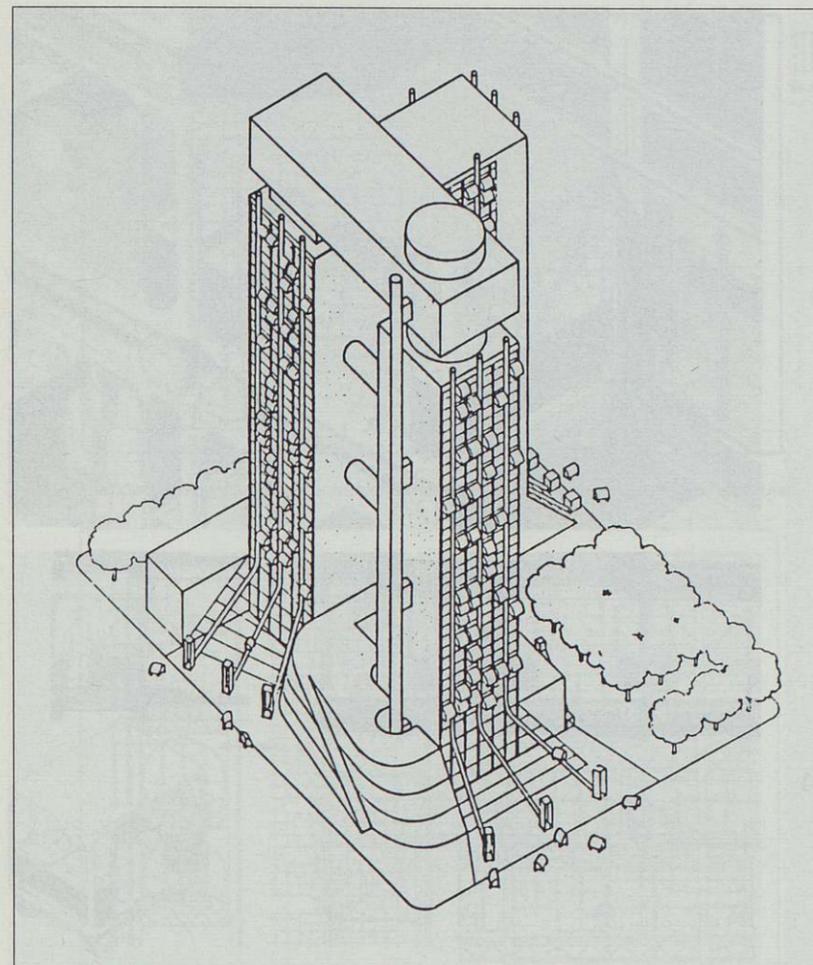
Habitat collectif, projet. Système d'insertion mixte : ascenseur coulissant et funiculaires-ascenseurs avec plate-formes pivotantes.

Quant aux villes «nouvelles» elles sont là pour témoigner que l'adaptation «tout azimut» à la voiture implique la perte d'un des aspects les plus importants du cadre urbain: sa cohésion.

Parmi les nombreuses et complexes raisons qui créent le conflit voiture - ville, il y en a une qui nous semble capitale : la confusion entre deux choses distinctes et non interchangeables: le domaine privé et le domaine public, «du chez soi» et du «dehors».

Jamais ces deux domaines ne furent aussi mélangés et confus qu'ils le sont depuis l'apparition de la voiture privée dans le cadre urbain.

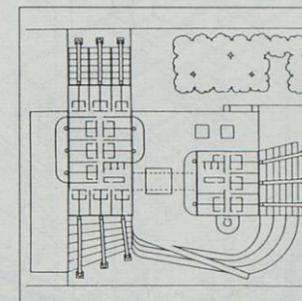
Avec la voiture particulière, le domaine privé s'élargit quasiment sans limites. On peut dorénavant, si on le veut, monter au sommet d'une montagne ou traverser un désert tout en étant chez soi entouré par une petite partie de son propre domaine.



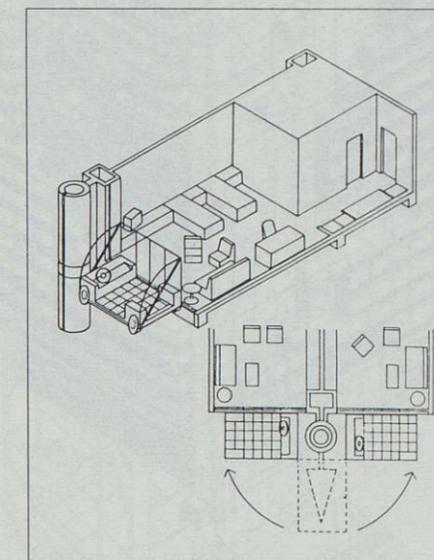
Projet pour un hôtel, axonométrie.

De même, quand on se déplace dans les villes: la voiture particulière - cet espace privé monté sur quatre roues - envahit l'espace public et s'en saisit un certain temps pour le compte du propriétaire de la voiture. Comme si un des couloirs de nos maisons était prolongé dans les rues et les places des villes.

Cette prolongation du domaine - datant de l'invention du carrosse



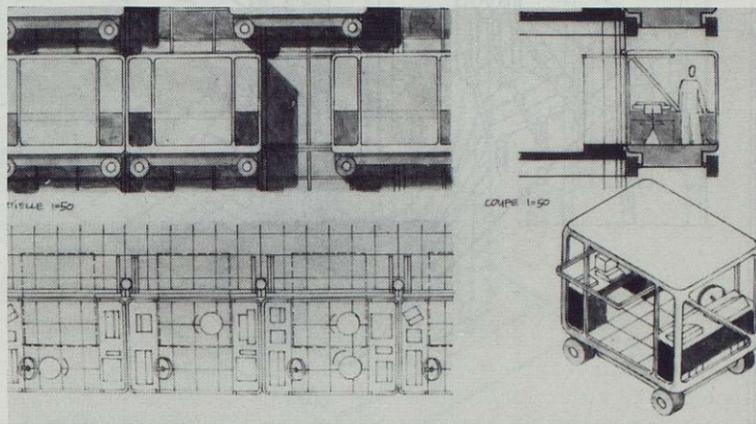
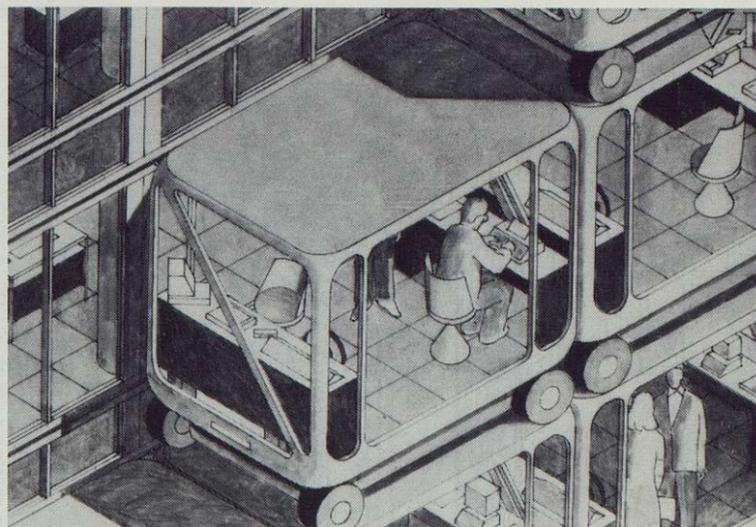
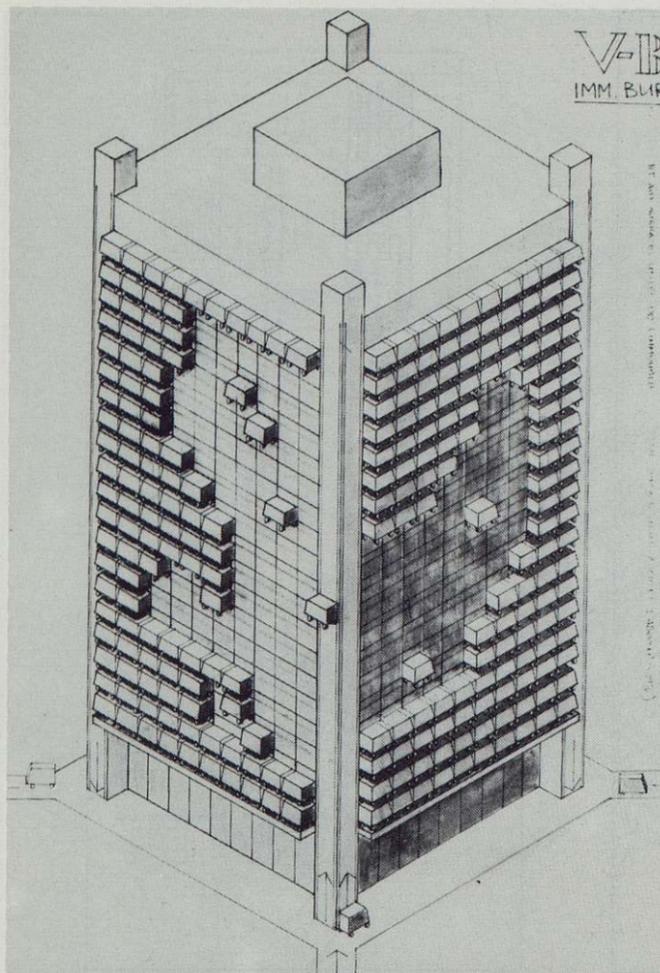
Plan



Chambre-type, axonométrie et plan. Système d'insertion : ascenseur avec plate-forme pivotante, desservant deux chambres.

- est tolérable autant que le nombre des «couloirs mobiles» circulant dans les rues ou stationnant le long des trottoirs demeure relativement petit.

Mais aujourd'hui, cela n'est plus le cas. Avec le volume actuel des moyens de transport, le domaine public de la ville, surtout celui des villes anciennes, est saturé. En fait, il n'existe quasiment plus.



Immeuble de bureaux-type de 20 étages, avec 800 bureaux automobiles intégrés à ses façades. Surface utile ajoutée à l'ensemble de l'immeuble : 4800 m² (20%) Système d'insertion : ascenseurs fixes, sans cabine.

Axonométrie, façade et plan partiels. Les bureaux automobiles, munis d'un équipement de bureau standard, forment des façades volumétriques et constamment changeantes. Appartenant à l'immeuble, ils s'intègrent aux façades au fur et à mesure de leur arrivée.

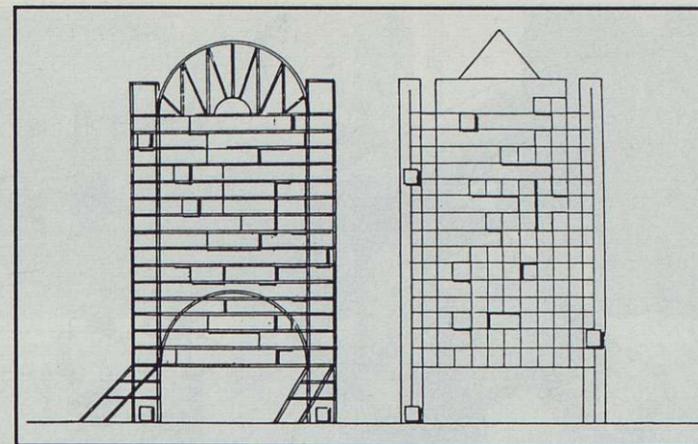
On est donc devant un triple choix :

- continuer à déchiqeter de plus en plus le tissu urbain en essayant toujours de l'adapter à la voiture.

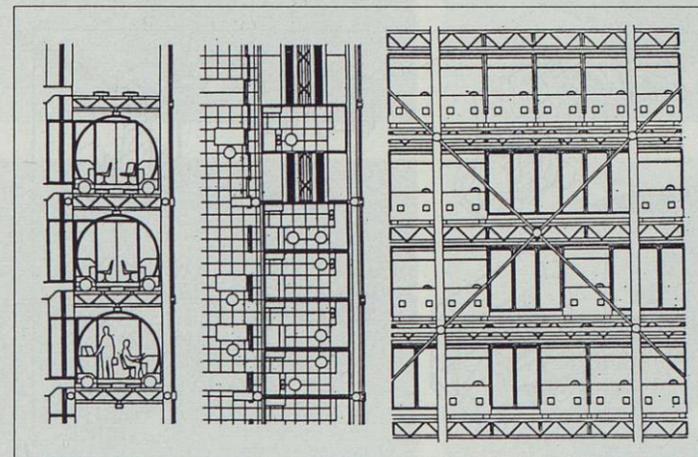
- bannir les voitures privées des villes, et laisser aux transports en commun et aux taxis la tâche de satisfaire tous les besoins de déplacements dans la ville.

- limiter progressivement l'utilisation de la voiture privée jusqu'au moment où elle deviendra un luxe, réservé à des privilégiés.

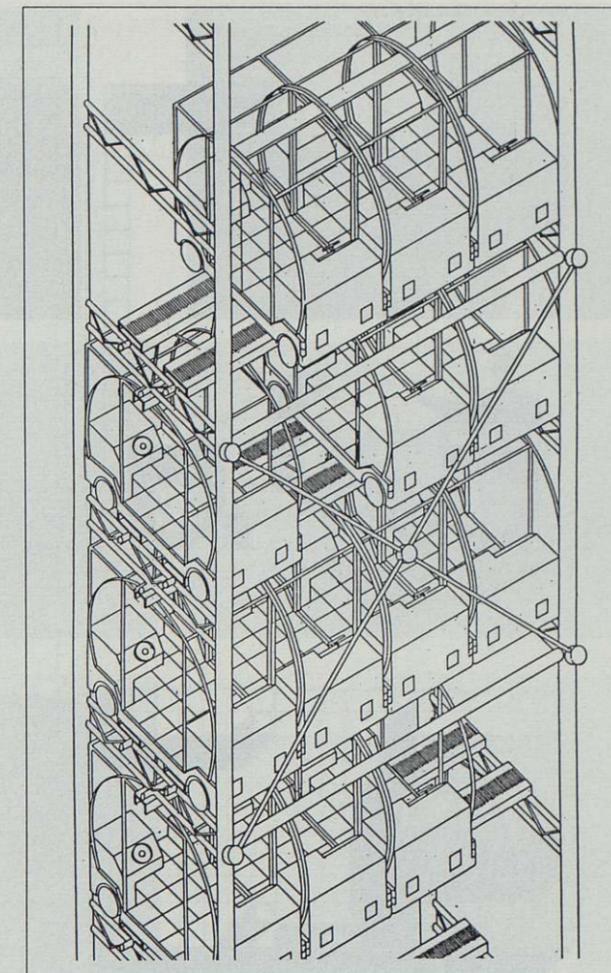
Ces trois options, sont elles les seules possibles? Sommes-nous vraiment dans une impasse qui nous oblige soit de continuer à déformer la ville, soit de renoncer pratiquement à l'utilisation en ville d'une des merveilles de la technologie ?



Façades contenant des bureaux automobiles, industrialisées ou faites "sur mesure".



Coupe, plan et façade partiels.



Façade partielle, axonométrie.

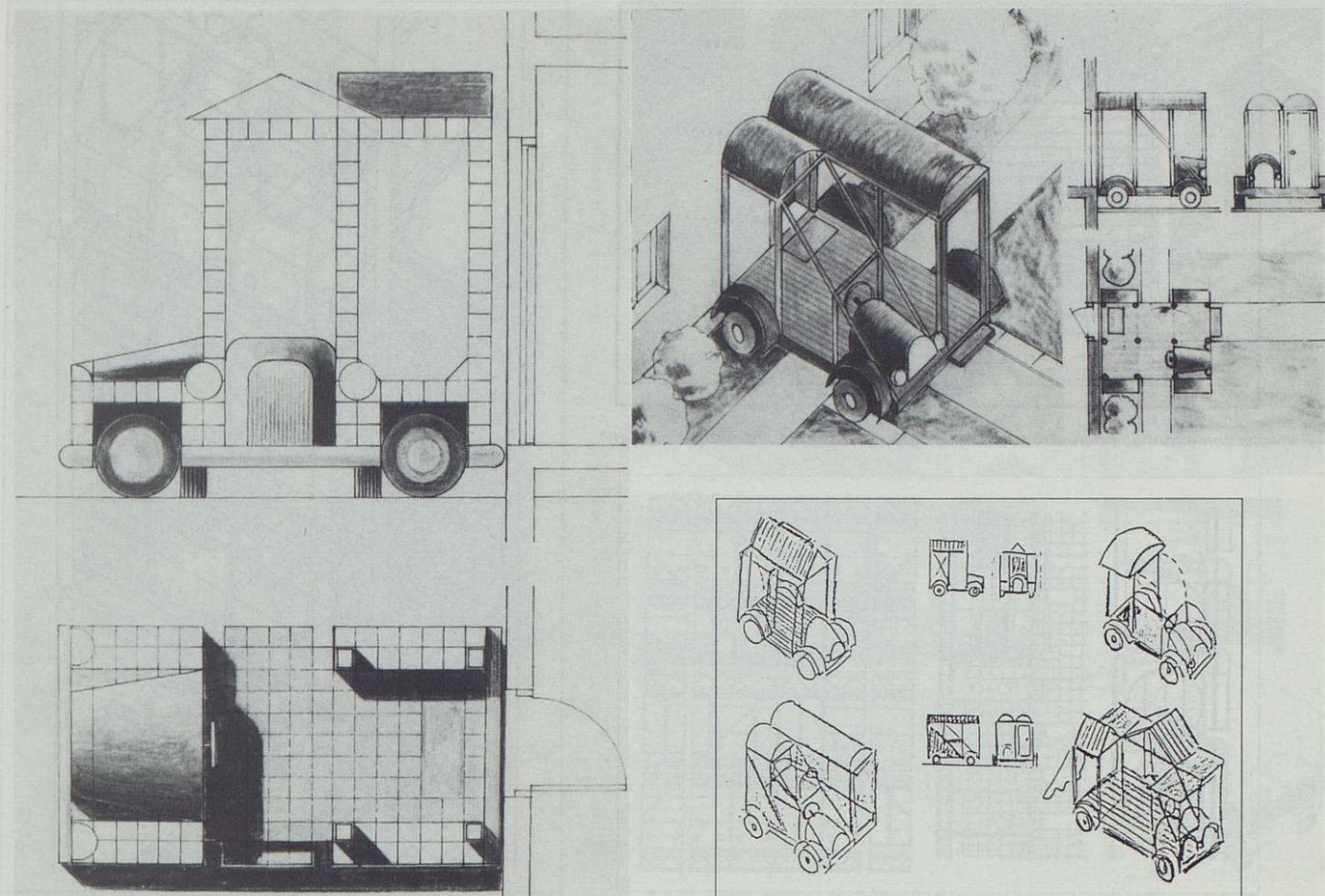
Nous ne le croyons pas. Au contraire, nous croyons que cette impasse peut s'ouvrir sur une nouvelle voie qui mènera vers un enrichissement du cadre urbain et vers un rajeunissement de notre conception de la voiture.

Cette voie est, selon nous, la synthèse voiture-bâtiment-ville - la synthèse de trois éléments principaux de notre cadre de vie en un

tout plus harmonieux. Un tout dans lequel ce qui appartient aux particuliers aura sa place dans le domaine privé, et ce qui appartient à la collectivité aura sa place dans le domaine public. Ces deux domaines resteront strictement distincts mais étroitement entrelacés, suivant la loi basique de la ville et de la vie.

Que signifie cette synthèse? Comment peut-elle se traduire dans la réalité?

porche automobile



Porche automobile "La Citadine II". Plan, façade, coupe.

Porche automobile "La Banlieusarde". Etudes.

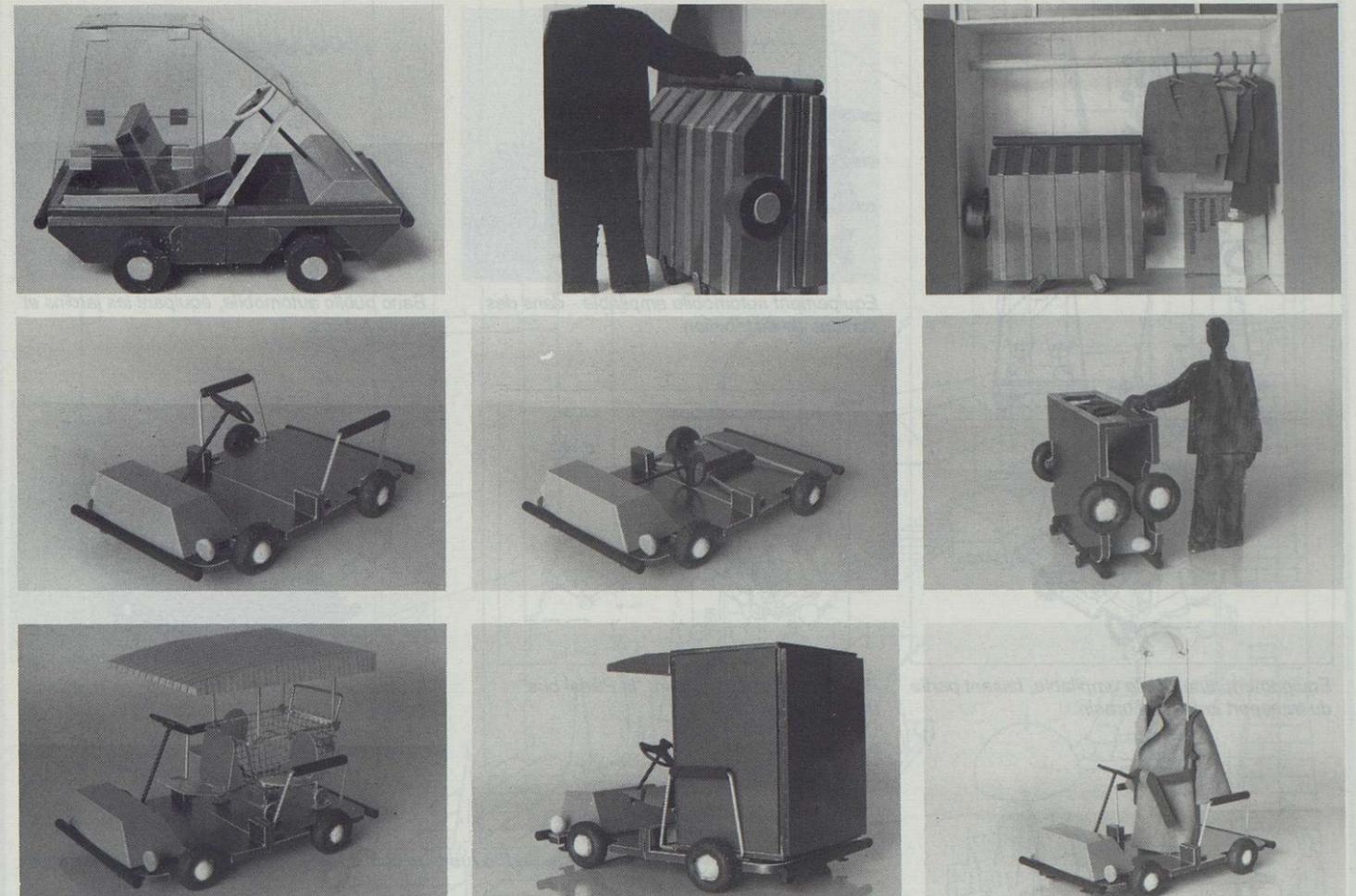
Il s'agit de la transformation des voitures utilisées dans la ville, en des éléments architecturaux automobiles : intégrés aux divers immeubles ou aux lieux publics et appartenant soit aux particuliers, soit à la collectivité.

Leur forme serait apparentée à certaines formes habituelles du milieu bâti : porte, fenêtre, balcon, partie d'un lieu public. Leur rôle serait mixte : celui d'un espace urbain ou architectural aux

fonctions diverses, et celui d'un moyen de locomotion.

(Le concept d'élément architectural automobile a, en effet, ses ancêtres, il s'agit évidemment de l'ascenseur, du monte-charge, de l'escalateur. L'élément architectural automobile proposé serait le pas suivant dans l'évolution de l'équipement de circulation mécanisé de nos immeubles : dégagées de leur structure fixe, certaines parties du bâtiment ou du lieu public seraient capables de nous déplacer en ville).

le équipement domestique



Equipement domestique automobile (de haut en bas, de gauche à droite): la malle automobile - pliée, elle peut être passée par une porte d'entrée et être rangée dans un placard; module pliable: chassis avec éléments

moteurs, capable d'être stocké à l'intérieur d'un lieu d'habitation ou de travail; carrosseries incorporables au module pliable : le "caddy", le "placard", le "manteau".

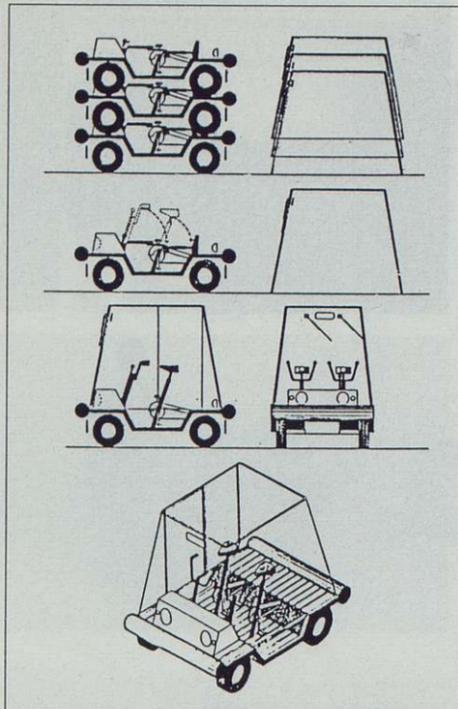
La création éventuelle de ces éléments nouveaux de l'environnement bâti influencerait profondément l'urbanisme et l'architecture.

Dans le domaine de l'urbanisme, l'introduction de certains de ces éléments dans la ville pourrait former la base d'un nouveau service urbain : le transport individuel urbain, constitué par des éléments urbains automobiles, incorporés dans les lieux publics sous la

forme, par exemple de sections de trottoir automobiles, de mobilier urbain automobile, etc....

Dans le domaine de l'architecture, la création de ces éléments constituerait un vocabulaire architectural nouveau, composé de celui du bâtiment et celui de l'automobile. Ce vocabulaire aurait comme termes, par exemple: le balcon automobile, bow window automobile, porche automobile, veranda ou hall d'entrée automobile, etc...

équipement urbain automobile



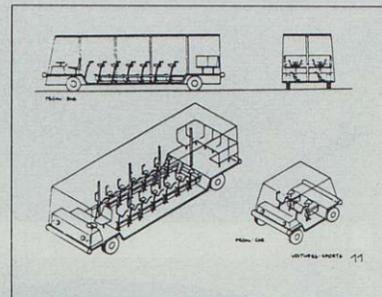
Équipement automobile empilable, faisant partie du transport individuel urbain.



Équipement automobile empilable - dans des stations de distribution.



Banc public automobile, équipant les jardins et parcs publics.



Équipement sportif urbain: "le Pédal bus" et le "Pédal car".



Trottoir automobile - une extension mobile du trottoir.

Une rue d'un centre ville, équipée de trottoirs automobiles.

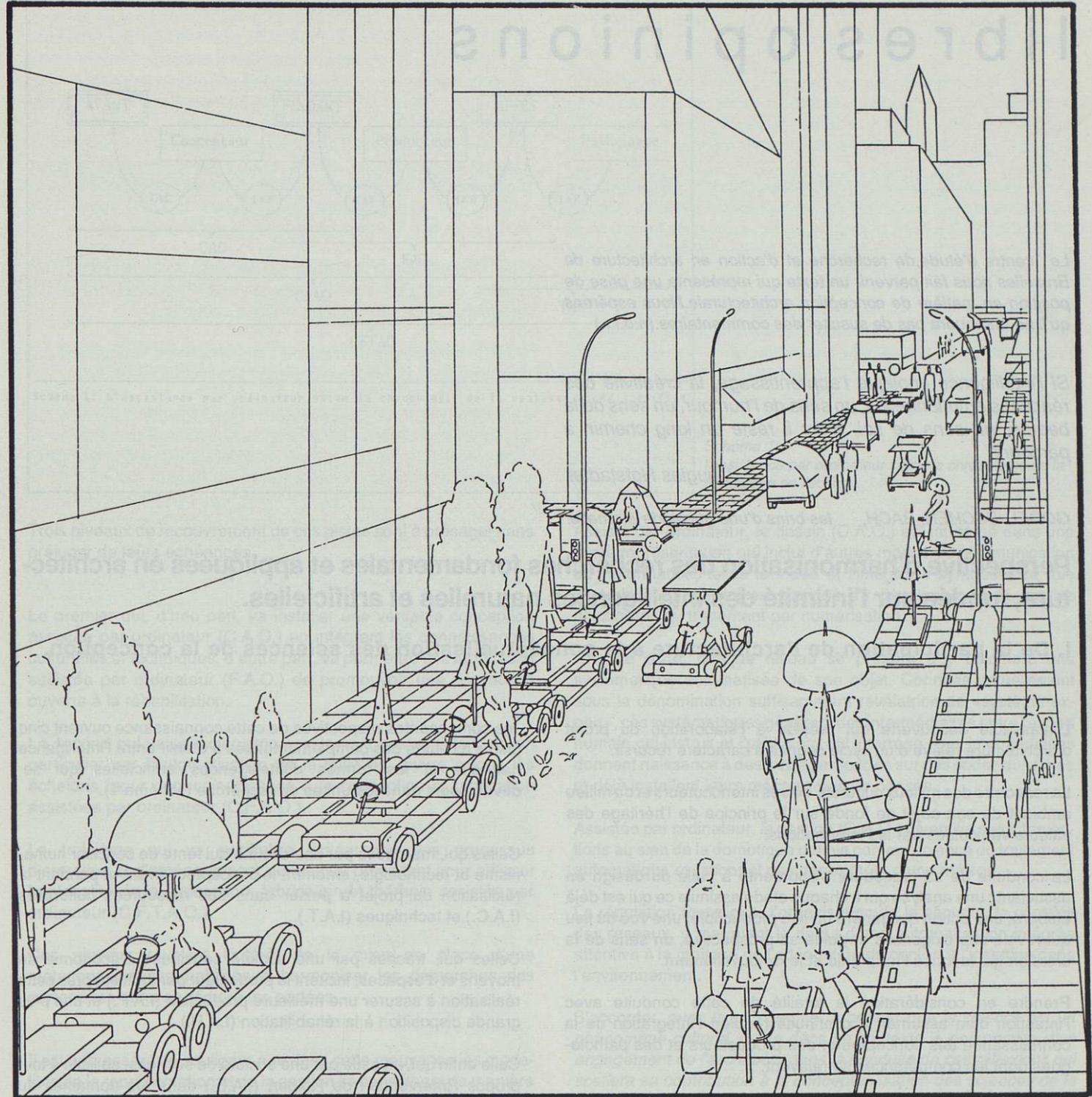
Ce nouveau langage architectural exprimerait clairement un des aspects principaux de l'environnement bâti actuel : sa double nature - immobile et mobile - faite des structures diverses fixes et des moyens de transport qui lui sont associés. Avec l'expression de cette dualité du cadre bâti, grâce aux éléments automobiles nouveaux, une nouvelle architecture commencerait peut-être à émerger. Une architecture qui, en incorporant le moyen de transport individuel, franchira une nouvelle étape de son évolution et de son enrichissement.

Les dessins et les photos accompagnant l'article tentent de donner une vision suffisamment large des possibilités s'ouvrant au concept de l'élément architectural automobile.

L'ensemble de modèles que nous présentons peut être facilement élargi en décrivant d'autres variantes de ce concept; d'autre part, il est possible que très peu de ce qui est présenté voie le jour tel que nous l'imaginons.

Ce qui nous semble le plus important à présent est d'entamer le processus menant vers la synthèse entre l'architecture et l'automobile, une synthèse qui a sa vérité et sa logique, et qui tôt ou tard, nous sommes certains, sera exprimée concrètement.

Edward Grinberg



libres opinions

Le centre d'étude, de recherche et d'action en architecture de Bruxelles nous fait parvenir un texte qui représente une prise de position en matière de conception architecturale. Nous espérons qu'il ne manquera pas de susciter des commentaires. (n.d.l.r.)

Si l'intelligence implique l'apprentissage, la créativité des réactions émotionnelles, un sens de l'humour, un sens de la beauté, un sens de soi, alors il reste un long chemin à parcourir.

Douglas Hofstadter

GODEL, ESCHER, BACH, les brins d'une guirlande éternelle.

Perspective d'harmonisation des recherches fondamentales et appliquées en architecture, fondée sur l'intimité des intelligences naturelles et artificielles.

I. De la participation de l'architecture à la conceptualisation des sciences de la conception.

L'inlassable découverte qui préside à l'élaboration du projet d'architecture relève d'un cycle cognitif à caractère récursif.

La rencontre des milieux culturels de ses interlocuteurs et du milieu ambiant de son objet se fonde sur le principe de l'héritage des valeurs véhiculées par les informations.

La conduite de sa procédure s'apparente à celle du design en associant : une analyse qui à chaque stade assimile ce qui est déjà élaboré, une action qui génère un lieu productible, une vue du lieu qui révèle ses exigences et guide sa prospective, un sens de la création qui favorise l'harmonie et le renouvellement.

Prendre en considération la totalité de cette conduite avec l'intention d'en assumer la continuité requiert l'intégration de la connaissance des concepteurs, des producteurs et des pathologues dont les compétences se relayent.

Dans l'état actuel des pratiques professionnelles de ces derniers,

les composantes respectives de cette connaissance ouvrent cinq pistes à l'étude des complémentarités à établir entre l'intelligence naturelle et les formes d'intelligences artificielles qui se développent dans les unités de recherche (schéma 1).

Celles qui, marquées par une société qui tente de concilier humanisme et technologie, amènent le concepteur avant et pendant la réalisation du projet à puiser dans ses ressources culturelles (I.A.C.) et techniques (I.A.T.).

Celles qui, tracées par une société soucieuse d'économie de moyens et d'espaces, incitent le producteur pendant et après cette réalisation à assurer une meilleure production (I.A.P.) et une plus grande disposition à la réhabilitation (I.A.R.).

Celle enfin qui, investie par une société de services, sollicite à tout propos l'intervention de l'expert (I.A.E.) dans les domaines du diagnostic et de la thérapie.

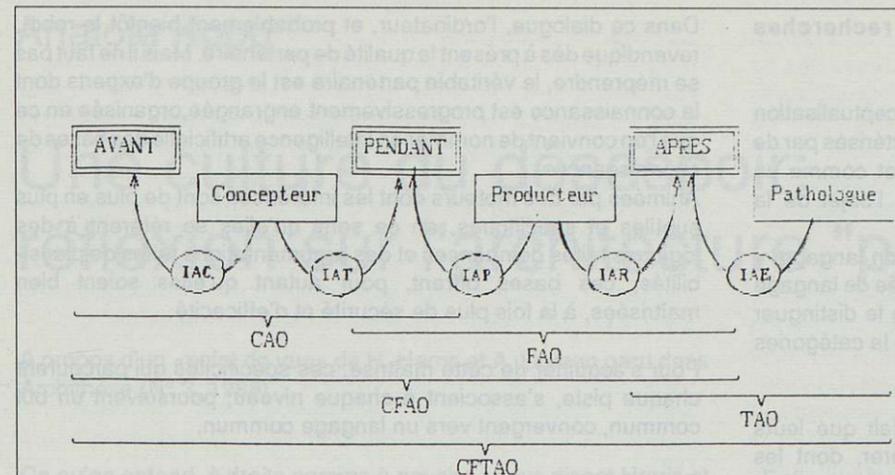


Schéma 1: L'assistance par ordinateur selon la chronologie de la réalisation de l'édifice

Schéma 1:
l'assistance par ordinateur selon la chronologie de la réalisation de l'édifice.

Trois niveaux de recouvrement de ces pistes sont à présager sans préjuger de leurs échéances.

Le premier qui, d'une part, va installer une véritable conception assistée par ordinateur (C.A.O.) en intégrant les connaissances culturelles et techniques, d'autre part, va permettre à la fabrication assistée par ordinateur (F.A.O.) de promouvoir une production ouverte à la réhabilitation.

Le second qui va associer progressivement ces assistances, en particulier par l'automatisation de la mise en œuvre à tous les échelons, pour donner naissance à la conception et fabrication assistées par ordinateur (C.F.A.O.).

Le troisième qui va permettre l'intégration des processus d'entretien et d'aménagement au résultat précédent pour affirmer la globalité de la conception, fabrication et thérapie assistée par ordinateur (C.F.T.A.O.).

Ces niveaux révèlent l'intérêt de la mise en place d'une métaconnaissance habilitée à harmoniser les démarches des partenaires sans en réduire les portées.

Il est intéressant de souligner que dans cette mouvance les modalités de la représentation et de la gestion se constituent de manière de plus en plus autonomes.

Assisté par ordinateur, le dessin (D.A.O.) est immergé dans une vaste représentation qui inclut d'autres modes de communication de l'information, telles la vidéo et l'image de synthèse. Le rôle d'interlocuteur qui lui est assigné s'y développe, porté par les possibilités du traitement par numérisation.

Chaque piste, chaque niveau se prépare à y adjoindre une systématique automatisée de son objet. Connues actuellement sous la dénomination suffisamment révélatrice de «système expert», ces systématiques génèrent des intermédiaires entre l'expert humain qui instruit et l'utilisateur qui interroge. Ces intermédiaires donnent naissance à des langages fondés sur des codes qui d'ores et déjà installent leurs mécanismes de pensée.

Assistée par ordinateur, la gestion (G.A.O.) diversifie ses interventions au sien de la domotique définie comme science du traitement automatique et rationnel des paramètres d'une maison.

La régulation thermique, l'organisation de la sécurité, le contrôle des réseaux, y marquent le début d'une automatisation intégrée attentive à la maîtrise de l'adéquation du confort à l'insertion dans l'environnement.

S'accorder, avec Ilya Prigogine, à penser que la science est un phénomène culturel, ouvre dans ce contexte la perspective d'un engagement de l'architecte dans la conduite de ces réflexions qui scellera sa contribution à la conceptualisation des sciences de la conception.

II. De la coordination et de l'assistance aux recherches relatives à la morphologie architecturale.

L'action de l'architecte sur un univers, qu'une conceptualisation reprise par les informaticiens constitue d'objets caractérisés par de propriétés et liés par des relations, interprète l'objet comme un langage et le langage de sa composition comme l'objet de la réflexion.

De surcroît la réalisation de l'objet, expression de son langage, y ajoute celui de sa mise en œuvre qui peut être qualifiée de langage de production, au sens technique du terme, afin de le distinguer parmi les autres langages qui eux aussi relèvent de la catégories des grammaires de production.

L'harmonisation de ces langages s'établit sur le fait que leurs auteurs sont des locuteurs condamnés à collaborer, dont les langages se révèlent par des conduites langagière de mémorisation, de reproduction et de traduction appartenant à des conduites symboliques fondées, en ce qui nous concerne, principalement sur le traitement de l'image.

Instrument d'échange correspondant à des catégories d'expériences, un langage unifié est amené à s'installer, qui se voit contraint d'assurer un rôle de référence.

Issu d'une grammaire, conçue comme une représentation des procédures qui sous-tendent la créativité à l'œuvre, il s'en libère par le choix de ses qualités sémantiques.

Généralif, il accorde à sa grammaire la capacité de production formelle et spatiale qui dans ce cas identifie les groupements de règles opératoires propres aux pistes et aux niveaux précédemment explicités.

Dans cet ordre d'idées, la recherche en architecture est entr'autres amenée à étudier la conception comme une action intelligente, c'est-à-dire une opération de traitement de symboles considérés comme des opérateurs artificiels récursifs assurant conjointement les deux fonctions autonomes de désignation et de production de symboles.

Essentiellement non restrictive, cette recherche doit mener de front, en prenant soin de les coordonner, des actions qui dépassent les ordres syntaxiques et sémantiques pour atteindre l'ordre formel d'un monde fait d'objets et d'images.

Le langage y devient expressif, communique en plus des informations, des sentiments, une vision de l'univers donnant tout son sens à sa représentation. L'image de synthèse semble devoir en être prochainement un mode d'expression plein de promesses.

Pour se libérer de sa grammaire, le langage doit aussi s'affranchir de la statistique de sa réglementation. Le laxisme de notre société l'y invite, *en substituant à cette réglementation une politique d'accompagnement plus dynamique, plus ouverte au dialogue et au renouvellement.*

Dans ce dialogue, l'ordinateur, et probablement bientôt le robot, revendique dès à présent la qualité de partenaire. Mais il ne faut pas se méprendre, le véritable partenaire est le groupe d'experts dont la connaissance est progressivement engrangée, organisée en ce que l'on convient de nommer en intelligence artificielle des bases de connaissances.

Animées par des moteurs dont les inférences sont de plus en plus subtiles et spécifiques, en ce sens qu'elles se réfèrent à des logiques faites de nuances et des argumentations faites de plausibilités, ces bases offrent, pour autant qu'elles soient bien maîtrisées, à la fois plus de sécurité et d'efficacité.

Pour s'acquitter de cette maîtrise, ces spécificités qui parcourent chaque piste, s'associent à chaque niveau, poursuivent un but commun, convergent vers un langage commun.

Chaque piste propose un thème à la recherche, chaque niveau en appelle à une coordination proche d'une métaconnaissance.

Un tel état d'esprit conjugue le principe fondamental d'une réflexion qui a pris le recul nécessaire, à son homologue qui se charge de sa mise en œuvre dans toutes ses acceptations, pour pouvoir augurer de la progression de leur enrichissement mutuel.

La figuration symbolique des objets, qui selon Descartes est seule à permettre à la pensée de porter à l'infini son pouvoir d'inférence et de calcul, offre ainsi toute sa puissance à la recherche en morphologie architecturale par le conjoint recours aux langages et à l'intimité des intelligences naturelle et artificielle.

Une investigation de cette forme, non seulement en poursuivant l'objectif qu'en donne D. Hofstadter, à savoir, comprendre ce qui se passe quand dans une situation complexe le cerveau humain choisit silencieusement et invisiblement celle des milliers de solutions possibles qui semble la plus raisonnable, mais aussi en accordant l'œuvre aux acteurs qu'elle sollicite et au milieu qui l'accueille, n'offre-t-elle pas dans ces circonstances un moyen nouveau de s'interroger, et qui sait, de relever certains défis que nous lance la société?

J. MASSET, juin 1988.

Bibliographie :

1. B.R. GAINES, M.L.G. SHAW
The changing technologies underlying computer-aided design. Environment and planning. Planning and Design. 1986
2. J.L. LEMOIGNE
Intelligence et conception. Intelligence des mécanismes, mécanismes de l'intelligence. Fondation Diderot. Fayard 1986
3. N. MOULOUD
Langage et structures. Payot. Paris 1969
4. P. VIGNARD
Représentation de la connaissance, mécanismes d'exploitation et d'apprentissage. INRIA (Institut National de Recherche en Informatique et Automatique). 1985

Anatole Kopp

Une culture du désespoir: réflexion sur l'architecture "post-moderne".

A propos d'un «point de vue» de H. Harris et A. Lipman paru dans Archithèse (N° 3, 1988)

Ce qu'on entend, à droite comme à gauche - nous disent Harris et Lipman - c'est que «*le Mouvement moderne est mort*» et que «*l'anti-Modernisme, un surgen de l'anti-socialisme, est devenu résolument à la mode.*» Cette condamnation, les auteurs de l'article l'expliquent. Selon eux, les attaques contre le mouvement moderne, menées en apparence au nom de principes purement architecturaux, sont en fait, dirigées contre le sens profond de ce mouvement : savoir son contenu social.

Ces attaques se parent des habits de la démocratie. «*Comme nous le savons, comme tout le monde le sait, le peuple n'aime pas l'architecture moderne*» (1). Le prince Charles lui-même, nous rappellent les auteurs de l'article, est venu à la rescousse de son peuple en réprimandant le «Royal Institute of British Architects», coupable de soutenir les modernes. Ainsi la cause de l'anti-modernisme serait une cause démocratique puisque exprimant une volonté populaire (soutenue par le futur souverain). Tom Wolfe dans son libellé : «*From Bauhaus to our House*» (2) avait déjà fait vibrer la corde américano-chauvine. Le journal britannique «*Tribune*» va dans le même sens : «*Le pourrissement a commencé avec l'influence du Bauhaus, cette collection d'européens sur-rationalistes - essentiellement allemands - encore qu'il ne faille pas oublier les dégâts causés par Le Corbusier qui fit de l'architecture une idéologie et non un art*» (3). Le «*Times*» déplore que «*les idées léninistes des constructivistes russes et du Bauhaus soient enseignées dans les écoles d'architecture*» tandis que Léon Krier - l'admirateur et le commentateur de Albert Speer - évoque l'apocalypse dans laquelle «*le puritanisme rigoureux et l'expressionnisme bizarre... sont les symptômes du même dérangement... Auschwitz, Birkenau et Milton Keynes sont les enfants des mêmes parents*» (4).

Parmi ces critiques du modernisme on trouve aussi des «repentis» tel un des premiers «militants» de l'architecture moderne, Philip Johnson par exemple, qui bat sa coulpe d'avoir cru que «*le paradis sur terre*» viendrait de ce que *tous habiteraient dans des immeubles collectifs à plusieurs niveaux et à toits plats*» (5).

Enfin, un dernier point - mais combien important - invoqué par les adversaires du modernisme. Le post-modernisme rapporte : *les gens l'aiment... ils l'aiment assez pour payer pour. Il constitue, suivant le rigoureux critère commercial sur lequel est fondé la société US, un succès* (6). Alors pourquoi s'y opposer ?

Analysant le contenu de ces attaques, en apparence différentes, Harris et Lipman leur trouvent un fond commun : *un populisme qui s'appuie sur un passé idéalisé et le plus souvent mythique... pour soutenir, face à un avenir de terreur, un présent qui tombe en ruines* (7). Rien d'étonnant, dès lors, si au secours du post-modernisme - c'est-à-dire du passéisme - ce sont les représentants de ce passé que l'on trouve : la Monarchie britannique, les propriétaires des plantations sudistes «et leur architecture à la Gone-with-the-Wind» sur le sort desquels s'apitoie Tom Wolfe (8), l'esthétique bancaire de la Cité de Londres, les aspirations nostalgiques de la noblesse terrienne.

Il y a, selon Harris et Lipman **deux** architectures modernes. **La première**, celle des rares productions réalisées par l'avant-garde aux débuts du vingtième siècle, celle de la production industrielle, de l'innovation technologique, du changement, des empires qui s'écroulent, de l'espoir social, d'un avenir que l'on croit proche... et, **la deuxième**, celle que nous connaissons trop bien, dans laquelle nous vivons et travaillons - celle de l'isolement social, des rénovations de centres urbains, des banques, des bureaux, des centres commerciaux : *l'architecture du profit, du marché libre, de l'opulence pour quelques uns et de l'espace réduit, des matériaux minables, du travail saboté pour tous les autres. C'est une architecture pourrie et, nombreux sont ceux pour lesquels c'est aussi une société passablement pourrie*» (9).

Le post-modernisme, c'est une architecture de l'aliénation écrivent Harris et Lipman. Selon eux, il y a deux dimensions essentielles dans le post-modernisme : la populiste et la patricienne. La populiste c'est celle de Las Vegas, exaltée par Robert Venturi (10), celle de Disneyland aussi ; la patricienne : celle qui érige en modèle les

ensembles urbains hérités de la renaissance et du classicisme, dans les «ré-interprétations» de Léon Krier. Mais l'essentiel de l'attitude patricienne ou populiste est la résignation à l'inévitabilité : «Il n'y a plus rien à faire à son sujet (celui de la Ville - AK), de modifier la misère de la culture moderne... A quoi alors puis-je aspirer dans mon métier ? à des petites choses sans doute, ayant constaté que la possibilité d'en faire de grandes était historiquement impossible» (11).

Ni populistes, ni patriciennes «les idées et la pratique qui étaient au centre du mouvement moderne en Europe étaient enracinées dans le contexte social des deux décennies qui suivirent la première guerre mondiale. C'était là une période de transformation sociale ; une époque de révolution dans les pays comme l'Allemagne, la Hongrie et, tout particulièrement la Russie. Les représentants de l'avant garde architecturale se positionnèrent par rapport à ces changements émancipateurs et leur dédièrent leur travail» (12).

Harris et Lipman nous montrent comment les plus célèbres des architectes du mouvement moderne prirent partie pour le changement social dont l'URSS fut le théâtre au cours des années vingt. La perversion du mouvement social qui fut le stalinisme a brisé dans l'œuf ce qui aurait pu être une véritable révolution architecturale, non pas selon les formes seules, non pas en tant que «style» mais dans ses fonctions diverses matérielles comme culturelles. «Que proposons nous, disent-ils ?... quelle est notre solution esthétique, notre politique, notre programme ? Il faut résister à ces questions et surtout au désir d'y répondre ; elles impliquent que des solutions doivent être données par des experts en esthétique. Elles font appel

à une autre avant-garde, à une autre élite culturelle... Elles se basent sur l'idée que les questions esthétiques sont détachées et détachables des privations issues du capitalisme de consommation, ou, aussi du socialisme actuellement existant... Nous refusons cette orthodoxie... Les problèmes du style architectural, de l'esthétique sont liés à la question de comment nous vivons et de comment nous pourrions vivre... Plus la forme est fonctionnelle, plus elle est spéculativo-moderne, et plus est visible l'exploitation. Bien sûr on peut et il faut chercher des améliorations, mais les problèmes de la forme et du contenu, ceux de l'esthétique demeurent - ceux de comment nous pourrions vivre - demain».

«Les questions du style architectural - celle du pouvoir dans la société - demeurent. Il est peu probable que l'architecture du socialisme se nourrisse des remaniements du post-modernisme» (13).

Je crois que Harris et Lipman ont posé dans leur article les vrais problèmes de l'architecture : de celle dans laquelle on vit ; celle dans laquelle vit toute une population préoccupée par ses conditions d'existence. On a pu - on pourra encore - lui faire croire que coller des colonnes en béton pré-modulé sur les façades est une compensation à la dureté de l'existence. Ce n'est que quand on comprendra que ce ne sont là que des caches-misère dissimulant la réalité que se poseront à nouveau les vrais problèmes de l'architecture.

Pour ma part, ayant durant toute ma vie professionnelle et d'enseignant, tenté de dire la même chose et, l'ayant récemment fait (14), je ne puis que me réjouir de l'article de Harris et Lipman. Bonne chance à eux !

NOTES :

- 1/ HARRIS, Howard et LIPMAN, Alan. Viewpoint : A cultural despair : reflections on «post-moderne» architecture». In : Archithèse. N° 3, 1988.
- 2/7 WOLFE, Tom. From Bauhaus to our House. Jonathan Cape, London 1981.
- 3/ LUBBOCK, J. «Lost cause». In : New Stateman, June 8 1984, p. 29. (Cité par Harris et Lipman).
- 4/ KRIER, Léon. The reconstruction of vernacular building and classical architecture. In : Architects Journal. Vol: 180, N° 37, 1984, p. 55-84. (Cité par Harris et Lipman).
- 5/ JOHNSON, Philip. In : COLEMAN, Alice. Utopia on trial. Vision and reality in planned housing. Hilary Shipman, London 1985, p. 3. (Cité par Harris et Lipman).
- 6/ FARRELLY, E. M. Cross currents. In : Architect's Journal. Vol: 181, N° 24, 1985. (Cité par Harris et Lipman).
- 7/ HARRIS, Howard et LIPMAN, Alan. Viewpoint. A cultural despair : reflections on «post-modern» architecture. In : Archithèse. N° 3, 1988.

- 8/ WOLFE, Tom. From Bauhaus to our House. Jonathan Cape, London 1981.
- 9/ HARRIS, Howard et LIPMAN, Alan. Viewpoint. A cultural despair : reflections on «post-modern» architecture. In : Archithèse. N° 3, 1988.
- 10/ VENTURI, Robert, SCOTT BROWN, Denis and IZENOUR, Steven : Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of architectural form. MIT Press.
- 11/ ROSSI, Aldo. The Architecture of the city. MIT Press, Cambridge Mass. 1982, p.111. (Cité par Harris et Lipman).
- 12/ HARRIS, Howard et LIPMAN, Alan. Viewpoint. A cultural despair : reflections on «post-modern» architecture. In : Archithèse. N° 3, 1988.
- 13/ Idem.
- 14/ Dans divers ouvrages et particulièrement dans : KOPP, Anatole : Quand le Moderne n'était pas un style mais une cause. Editions de l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts. 1988, Paris.

Cities in the With Europe

Pica Ciamarra

«Citta futura»

Commentaire sur une exposition à Naples, novembre 1988.

Dans les domaines des sciences comme dans celles de la futurologie et des arts, la préfiguration du futur se concrétise par l'élaboration de modèles. Nous voyons ainsi apparaître au cours de l'histoire des images idéalisées de ville en tant que visions globalisantes, symboles d'un monde nouveau qui n'admet aucun dialogue ni confrontation. Même les hypothèses toutes récentes - qu'elles soient empreintes d'une vision catastrophique de l'évolution urbaine ou au contraire inspirées d'un optimisme béat en ce qui concerne le progrès technique - n'échappent point au caractère restrictif de leur conception.

Mais la Ville ne représente pas un système homogène, elle comprend des éléments typiques et atypiques, elle exprime des processus de nature dialectique plutôt que linéaire de cause à effet, des événements et des idées variées.

Dans la réalité l'espace urbain diffère toujours de celui qui fut préconisé au cours des périodes précédentes : dans sa forme même, la cité porte l'empreinte d'idéaux diamétralement opposés, de tendances incompatibles. Les idées forces de la cité puisent leur source aux diverses cultures existantes propres aux diverses régions du monde.

Le «futurisme» et la «modernité» peuvent être considérées comme des termes révolutionnaires dans l'Europe du XXème siècle ; ces courants ont contribué à accélérer les transformations de la ville mais elles ont suscité une opposition infranchissable entre l'antique et le moderne, sur la base d'une aspiration ayant pour but d'affirmer avant tout le présent et l'avenir. Mais ces prétentions ne sont pas apparues comme valides. En arrière plan on a vu se dessiner les contours de «limites du développement» matérialisées par le concept du «post-modernisme», puis la réfutation de ce concept (par Liotard) et enfin l'apparition d'une nouvelle notion de la modernité (Banham).

L'exigence de l'ancrage des espaces urbains au sein de formes du passé apparaît dans le cas de régions qui portent l'empreinte visible de leur histoire. La «tradition» n'est rien d'autre que la sédimentation des innovations et des révolutions successives. Car l'histoire a ses poubelles et elle les a toujours bien rempli.

Nous sommes appelés à mettre en relief les rapports existants entre la culture, les exigences techniques, les aspirations et la tension utopique : la clarté des intentions, l'expression sincère du rapport avec son temps et sa propre culture. Ces données sont urgentes à récupérer : la vraie modernité, en tant que donnée cons-

tante qui s'est affirmée au cours des siècles, réside dans cette capacité. Ce n'est qu'en œuvrant de cette façon qu'on peut assurer la continuité entre l'antique et le moderne.

Les caractères propres des conditions qui commandent les transformations actuelles - leur caractère quantitatif, l'explosion des connaissances scientifiques, les progrès technologiques et la tendance à l'exigence «immatérielle» d'identité influent sur chaque situation individuelle - et si on voit se dessiner dans le lointain des phénomènes et de potentialités nouvelles, il faut néanmoins tenir compte de l'incidence des traditions ancrées dans l'histoire.

Le thème de l'exposition «l'espace urbain de l'avenir» se fonde sur l'expérience de la cité historique : mais il faut également tenir compte de l'extension des périphéries, de l'érosion continue d'un territoire qui est rare, des catastrophes et ruptures d'équilibre de nature écologique, de l'incapacité de penser la ville en tant que somme d'interactions.

Il est urgent d'abandonner des prétentions globalisantes, qui se superposent aux réalités. Il nous faut au contraire exalter la diversité, comprendre la coexistence de contraires. Dans cette optique il nous faut réfuter toute approche sectorielle, développer des logiques d'intégration, reconsidérer la complexité en tant que valeur. Le jeu des contraires permettra définir les mutations nécessaires : la cité de demain, le monde de demain sera varié, non spécialisé et non violent, caractérisé par la présence de modèles physiques et de comportements multiples, tolérante sur le plan des contradictions.

L'exposition du «futur éloigné» contient dans cet ordre d'idées :

- des documents relatifs à des thématiques «sectorielles» ainsi que des approches globalisantes sur le plan culturel, empruntées à l'histoire, aux utopies, à l'imaginaire.

- des références concernant des vues pessimistes et catastrophiques du développement en même temps que des visions optimistes de l'évolution technologique.

- des indices relatives à des conceptions dites matérialistes en opposition à des tendances «spirituelles».

- les aspects de la «coexistence» des données divergentes au sein de la cité, favorisées par une approche d'intégration et d'affirmation de la complexité...

La «ville de demain» ne propose guère une nouvelle utopie ni une image physique de demain : la forme urbaine de 2088 restera une inconnue. La vraie révolution se déroulera dans les mentalités ; la ville de demain ne sera pas foncièrement différente de l'actuelle ; la majeure partie des innovations sera invisible : moyens de communication électroniques, emploi de fibres optiques, nouveaux réseaux de la télématique (Nicoletti). C'est avant tout la façon de vivre la ville qui représentera l'innovation fondamentale.

(traduit de l'italien)

english texts

Cities in time With Europe

Urban development caused by the use of coal and then electricity, has left its stamp on the structure of European cities ; we are on the threshold of a new economic phase characterized by the diffusion of electronic communication techniques - the reversed proportion of employees in industry (manual workers) and in services - and, of course, the spreading of new manners of working and living. Such an evolution, marked by an economic mutation in industrialized countries (accompanied by all the crises we have born witness to), is asserting itself even more drastically in developing countries that are «living» through the pre-rural, rural, industrial and post-industrial phases of civilization at one and the same time.

The aim of the present issue is to offer a few characteristic samples of urban development in Western Europe, where soon the implementation of a set-up devoid of customs barriers will produce a second factor of emulation and economic development as well as a change in lifestyle.

As the opening-up of frontiers approaches, this has set off a certain degree of emulation on a municipal scale from an economic point of view, even more so as the «environment» factor is decisive here, being able to «capt» profit-making ventures : hence, this leads to a certain amount of competition and identity-seeking, which does not necessarily imply, however, a better «living» perspective in cities for all.

In this connexion, we would like to attract your attention here to a major problem that the great majority of Europe's historic metropolises are now faced with : namely, the widening gap between the «town centre» (historic) bustling over with activity, where the main bulk of cultural and economic poles of activity are to be found, and the «outskirts», a second-rate area, where inhabitants are obliged to commute and endure daily conveyance to and from home and work. The latter remains a predicament despite those praiseworthy attempts to overcome city-spreading by the creation of satellite towns.

With a view to an improvement in the quality of life for the majority, we feel it is high time that the inherent potential in new electronic communication techniques were exploited more creatively in order to associate progressi-

vely home and work locations and thus constitute «urban units» embracing the functions of habitat, work, education and leisure : with a tendency towards the constitution of «urban villages» (not necessarily horizontal) ; nature should be integrated and structured on a pedestrian scale. These units would form «clusters» grafted on to polycentric urban systems - a system which would counterbalance the exclusive predominance of their «dominating» centres of influence.

Parallel with such a (long-term) effort, the time has come to lay emphasis on the development of rapid public transport facilities (magic tube system) for easier inter-unit and inter-city connections, rendered possible by the urban density in Western Europe. Such a stress on the development of public transport facilities would gradually alleviate the additional burden of private cars in cities.

This is obviously part of the prospects of a general move towards decentralization on an urban and territorial scale. There is even more reason therefore to insist on harmonizing building and lay-out measures in different European countries. This particular problem is dealt with in an article by the planner Puttemanns.

Following which several of our correspondants present recent projects to illustrate the latest developments in urban lay-out within the central or peripheral areas of European conglomerations.

The «urban» theme is completed by a proposition richly illustrated by the architect Eddie Grinberg in an attempt to conciliate «CITY» and «CAR».

In our usual «TRIBUNE», the stand taken by the Brussels Architecture Studies and Research Centre published here is likely to open up a debate on project methodology. Anatole Kopp, the well-known architect and critic, voices his comments on an interesting study of the motivations of post-modernism in the United States and in Europe, while Massimo Pica Ciamarra, the organizer of an exhibition devoted to the town of the «future» in Naples, gives an outline of his personal views on urban evolution.

Planning in Belgium

Between regulation and upheavals.

«The recent disappearance of the Greater London County Council after several decades of activity is quite clearly part and parcel of the policy of upheaval which is becoming more and more a common practice in Western democracies. By entrusting private initiative with the task of planning or replanning territory while public authorities exercise no more than a routine supervision, those governments which practise such a policy incur the risk of the spreading of wasteland in urban areas. Amongst other things, these are the result of the socialization of loss and the individualization of gain; nor is it purely by chance that, in some countries, this policy is coincidental with a decrease in public investments, especially as far as council housing is concerned. The fact that the most immediately profitable sites are skimmed could well spark off a temporary boost in the building industry with a positive outcome for the whole economic situation; but this type of skimming entails some rather severe upheavals.

Several aspects of this phenomenon are quite clearly visible in Belgium, where the situation is being more and more likened to a semi-clearance of physical planification: questioning of area plans, suppression of general lay-out plans, etc. There is something rather disquieting about such a development, revealing several contradictory characteristics of planning policy; at the same time, it is also a translation of local or international aspects of the political and economic situations in Western countries; finally, it is a criticism, for planners as well as for any other parties concerned (from councillors to citizens), of the entire post-war planning practice, considered to be both too authoritarian and too technocratic... It is obviously impossible to thoroughly investigate all these aspects within the frame of a simple reflexion but, a few openings on this particular topic would be useful to give an indication of lines for further study. Furthermore, although Belgium represents quite a small territory (densely populated, however) within a European or world context, its political position as the seat of international organisations (OTAN, SHAPE, a few European institutions, etc.), and its geographic situation as being in the centre of the urban cluster - Lille-Amsterdam-Köln - have rendered it particularly revealing, if not as a privileged zone of experimentation, at least as a highly sensitive zone to all the movements that cross architecture and planning today.

The physical planning practised in Belgium in the last twenty years was the outcome of the application of the constitutional law of 29th March 1962 concerning territorial lay-out and town planning. In the European context, this was a rather late enforcement; and yet, this law was in fact a more thorough commitment to past dispositions that had been concluded specially to ensure reparation of war devastation. On the other hand, the particular planning technique used was the result of both the theoretical research entered upon little before the outbreak of the IInd World War (by the group established in Liege, the «Equerre» architects, amongst others) and the theories put forward by CIAM as from 1928 and with the 1933 «Charte d'Athènes» in particular and the congresses which followed; it was also influenced by aesthetic controls by OREC (Board of Economic Rectification) in 1937 and, on a broader scale, by the Belgian Restoration Commission in between 1940 and 1943/44 directed by Verwilghen, Van de Velde and their teams.

The main feature of this type of planning developed over the years is doubtless its claim to allow every single square meter of territory to possess a definite and indisputable status: those promoting such planning had it in mind to put an end to the state of disorder and total anarchy in which «human settlements» were being implanted. And, in order to achieve this, it meant the canalization of urban growth, the organization of agricultural and industrial zones, the distribution of population and activities based on a strict network system and rational zoning, supported by traffic networks and the distribution of energy and information, etc. The system's very logic implied at one and the same time a strict hierarchization of plans (going from general to particular, rather than the reverse) and a continuity in the country's social and economic evolution, meaning, amongst other things, a continual growth of the gross national product, birth and death rates maintained, a stabilization of family structure, industrial equilibrium (from the biggest to small enterprises), etc. This logic also implied both a political consensus on planning objectives and the technical possibility of fixing short-term delays to avoid upsetting the hierarchical balance of plans.

The constitution of such an admirable edifice was no easy task; a great number of difficulties were encountered and it would presumably be quite impossible to set down an exhaustive list. However, a few are worth mentioning here, as they come to mind:

- the belief in very strong economic development which caused the multiplication of zones reserved for industrial plant;

- the proliferation of allotments or, in fact, the distribution of «housing permits», intended to augment in an arbitrary fashion the market value of agricultural land; such an aberrant practise was finally rectified by the 1970 amendments to the 1962 law;

- the lack of regional coordination (measured in a number of surveys) and non-concordance of political and administrative structures (especially in the provinces) which would endanger the regularity of the urban networks encouraged by planners and consequently, upset the harmonious distribution of population, services and activity poles; this would lead pretty rapidly to a practically total abandon of regional planning to the advantage of 48 sub-regional or area plans, the juxtaposition of which is regarded as somewhat absurd;

- the lack of planning as far as the whole territory is concerned, with the exception of some pious recommendations from the Planning Bureau and a total lack of coordination between the former and the stages of physical planning;

- the obvious impossibility of drawing up plans in short enough delays (regarded as nil by any legislator) to respect the hierarchy of plans and avoid any regional and local contradictions, especially during the heated golden sixties;

- the enormous importance of communal autonomy often exasperated by the recent fusion of communes.

Finally, it should be stressed that the political negotiation of plans was unable to avoid either the authoritarianism of plans on the smallest communal entities or the absurd haggling which implied a fragile equilibrium between the rigidity of assignments and the extension of high land-profit areas.

Another difficulty was soon to spring up. This is quite clear in the housing typology of area plans resulting from the clauses of the 1972 Royal Decree, highlighting the vagueness of certain areas, especially in so-called housing and housing extension zones (catering for collective housing, hell knows why, even in the smallest of villages).

The entire set of legislative measures and the majority of preliminary studies were carried out over a period characterized both by high economic growth and by a quasi-total hush in public opinion... The reasons are numerous and well worth reviewing here.

The late sixties (the May 68 events in particular) and the seventies in general witnessed a reversal of events which was first expressed by the awakening or the reawakening of populations (in Belgium, this was subsequent to the beginnings of Advocacy Planning in the States) and was then succeeded by a recession triggered off by the 1973/74 petrol clash (although this was not the sole cause). Last came the often caricatural questioning of the positions of the Modern Movement which were abusively thought to have been faithfully interpreted by the realizations of the golden sixties.

The incomplete state of the majority of plans was going to allow for a few harrowing revisions of a number of studies or allegedly acquired situations, despite the heavy procedural red-tape designed by a legislator apparently convinced of the unalterability of events.

Either the occasion was favourable or the strength conviction was so precarious that public authority was about to discover both the virtues of participation and the value of renovation / rehabilitation as well. Somehow or other, official and officious structures, rival at times, were to be implemented. As a birthplace for «urban strife» (fairly pacific when compared to what was going on elsewhere), Brussels was to harbour several interesting but unaccomplished experiments.

Amongst them, the most significant experience was, on the one hand, the establishment of a Conglomeration Council whose competence in planning and lay-out matters was to serve as a veritable political weapon for a fifteen-year period and, on the other hand, the local adjustment of the Brussels area plan to a permanent system of negotiation and a finer definition of land attributions.

It would doubtless be rather tedious to give the full details here of the range of measures taken in Brussels during the seventies and the early eighties, some of which are still in force today. It is sufficient to underline the fact that these measures introduced true possibili-

ties of negotiation between rival administrators and between their administrations and inhabitants or any other pressure groups who wished to be heard. Of course, it might be questioned why measures such as those taken in Brussels were not taken in any other locality, at least in Belgium's five main conglomerations, especially since the fusion of communes created entities vast enough to be considered as genuine urban communities. The only explanation is that the complexity of decision-making is greater in Brussels than elsewhere due to the fact that the city is bilingual (implying duality in a number of political and administrative institutions), that the capital contains several international organisations and above all, that regionalization has not yet been completed in Belgium, so that the Brussels district remains attached to the national government, whereas the regional governments of Flemish and Walloon districts have been endowed with a great autonomy in matters of territorial lay-out. With respect to planning, such an incredible situation has led to several absurdities: for instance, the ringroad around Brussels is situated, strictly-speaking, practically entirely outside the district of Brussels (regarding its political limits). Nevertheless, there still seems no reason why the finer definition of zoning and the possibilities of concertation / participation which highlight Brussels planning adjustments have not been applied to other Belgian towns or to the entire territory: after all, a part of the territory exclusively reserved for office buildings and called «habitat» is as ludicrous in Liege as in Antwerp or in Brussels.

Furthermore, in the past few years, the notion of renovation has enriched legislation and customs. Rather a vague notion dependent upon whatever the texts or official bodies responsible for their application intend. After successive decrees, congresses and talks, it became quite clear that, after years of wild building and unbridled speculating (the golden sixties again), public authorities were now going to seriously contemplate some restoration and reajustment of their built-up environment (or what was left of it). The same authorities were also going to blame, quite unabashed, the «Chartes d'Athènes» and therefore accuse all those architects who had adhered of having cheated all and sundry. At the same time, it became customary to confer with inhabitants and, moreover, with any bodies who happened, rightly or wrongly, to be representing them (some of which were soon to act as veritable institutions regardless of whether they had any real contact with the population or not). Following along these lines, the final area plans, mainly in Brussels, were taking on rather a fragmentary and conservational allure, totally opposed to the great options, often schematic, which had been in vogue in regional planning since the end of the fifties. The entire Belgian territory was about to be completed in this particular context of cautious planning, more or less coloured by direct democracy.»

The author then goes on to describe the difficulties that arose due to Belgium's highly complex political context, alternating between three main trends, each possessing a Walloon and Flemish tendency, namely the socialist or social democratic party, the liberal party and the social christian party. According to Puttemans, the latest evolutions in Belgian planning policy are much accounted for by the

nation's political scene, especially as far as «dereglementation» is concerned.

«A twofold phenomenon was going to influence the attitude of public authorities in this respect. On the one hand, Belgium was a few steps further on to constituting a federal state, although the status of Brussels was still unsettled. Regional governments (including the mixed assembly in the Brussels district) was about to acquire fresher competence in matters of planning and public works. At the same time, the planning services of the Brussels Conglomeration were to be dismantled in favour of regional and communal administration, the latter thus regaining a part of their former authority taken away when the law to establish Conglomerations had been enforced. Also a part of the planification developed since the enforcement of the 1962 organic law was progressively counterattacked and slowly dispensed with. In this connexion, it is worth noting the strong revival of private investment (stimulated by the prospects of Europe 1992) parallel with the quasi-total disappearance of public investment. The former coinciding with a neo-liberal policy of less State intervention (which, unfortunately, was achieved), it is obvious that any planification directed towards renovation and participation, which was both imperative and conservational, was liable to arouse suspicion.

The regional governments therefore took advantage of their newly acquired status to neglect, on the grounds of decentralization, what they considered to be over-restrictive in the arsenal of Belgium's planning dispositions before federalization had been spoken of. As to participation, whatever its defects were, apparently it is now to be canalized through institutionalization. Even though this had been previously rejected by inhabitants committees in their heyday, it may well be considered satisfactory today. The outcome is the following paradox: in increasing the degree of citizens participation in public decisions, extreme limitations to this right have been stipulated; while, on the other hand, the suppression of several steps in the hierarchical procedure of lay-out plans also means an end to a certain element of legal safety guaranteed by the plans up to now.

Will the fact that Socialists are back in business again alter the course of events by shaking up the left wing of the Social Christian party?

This is far from sure since the growing autonomy of regional governments and their administrations may paradoxically entail a certain amount of inertia in this particular respect. Besides any academic squabbles - which are getting less and less heated - territorial lay-out should be a matter of choice between a somewhat fussy and abusive reglementation and a dereglementation that only offers a simulacrum of freedom, while chiefly serving the interests of private promoters.

There probably will not be long to wait before one or the other is a clear winner. Midway there lies a dream of a type of planification which would be both dynamic (either permanent or periodic) and democratic as well.

The Car-City Project

Edward Grinberg

The automobile architectural element: towards a new architectural and city planning vocabulary

The premise of the «Car-City» project is the close correspondence between the city's fixed structure - streets, buildings - and its mobile elements serving as means of transportation. This dual aspect of the urban environment calls for the creation of a new type of vehicle specific to its particular nature: automobile (self-propelled) architectural elements, fully integrated into the urban fabric. The technology making possible the use of these elements as a means of transportation is automobile technology; their true nature, however, is closer to that of the building and urban environment.

Beyond the problem of city traffic, this project is chiefly concerned with a synthesis between architecture and automobile. This synthesis is indispensable if one believes that cities are and will remain the privileged places of human interactions, and that individual means of transportation are essential there. Apparently, by building cities, man was able to create a generator of creative randomness. Thus, man seemed to have become nature's partner, sharing together the task of diversifying and creating new forms of existence. By inventing the car, man ensured for himself an even more perfected means of exploring his environment at will, including the urban context, to the greatest of his advantages - foreseen and unforeseen.

But the car, this technological marvel which, at the beginning of the century, enchanted everybody and dictated the city's image, is now considered to be a kind of urban plague. One of the main reasons for the actual city-car conflict is the confusion made between the city's public and private sectors, due to streets and squares being invaded by those mobile private spaces called cars. This invasion, transformed into a permanent occupation, is practically unbearable nowadays.

The alternatives to this state of events are well known: banish cars from cities or have them maintained as luxury objects due to the restrictions applied.

The «Car-City» project has yet another alternative to propose: the synthesis of car and building, expressed by the creation of automobile architectural elements. These elements, integrated into various buildings and public spaces would belong to either private individuals or the community. Their form would bear a likeness to the common forms of our built-up environment, i.e.: doors, windows, balconies, part of public space. They would have a mixed function: one of an urban or architectural space with a variety of functions and one of individual means of transportation.

The insertion of such elements into the city's public space might well lay the foundations for a new urban service: the urban individual transportation completing the city's mass transportation. This new service would be composed of automobile urban elements in the form of, for instance, automobile sidewalk sections, public benches, urban furnishings, etc...

The introduction of automobile architectural elements into various edifices would constitute a new vocabulary, the product of both building and automobile terminologies. This new vocabulary would include terms such as automobile balconies, automobile bow windows, automobile porches, verandas, vestibules, etc... This new architectural language would express one of the principal features of today's built-up environment: its twofold nature - immobile and mobile - made up of fixed structures and means of transportation. With this particular duality in the built-up environment expressed more explicitly thanks to the introduction of these new elements, a new architecture may begin to emerge. An architecture which, by the inclusion of individual means of transportation, will clear through a new stage in its development and enrichment.

The Old Corn-Exchange

R. Pirlot, R. Matthu, Br. Vellut - St. Luc's School of Architecture : a group of architecture students investigated a solution to an area of dense habitation in the centre of Brussels, near the Grand Place. At present a bit of wasteland used for parking purposes, the area envisaged is situated inside the city's inner ramparts. It is part of an area that was seriously «dereglementated» by a special lay-out project accompanied by a number of expropriations in 1964. This happened after the area had been isolated by the North-South link.

The project has been conceived as a public building operation, trying to satisfy both social and solvent needs. Its target is 1) to take into account the «environment» factor by defining outer areas of conviviality through reviving the inside of blocks and examining other practices such as a pedestrian throughfare system needed to decongest street invasion by cars ;

2) to provide urban dwellings on a mass scale and encourage an action directed towards re-populating the city ;

3) the project takes users' participation into consideration ;

4) the project is combined with pluridisciplinary studies : representatives of the School's Human Sciences Department also take part in the research ;

5) the project is to be executed in a traditional manner.

A peri-urban lay-out in Amsterdam

The most recent lay-out schemes for fringe areas of Amsterdam are a quite original example of ways and means of «reviving» depressed urban areas. The realization of a residential complex in the northern outskirts of the city (IJ PLEIN) by the Rem Koolhaas team is part of a series of projects diametrically opposed to the approach of architects such as Aldo van Eyck or H. Hertzberger in the seventies.

This particular complex is characterized by what could be called a «neutral» approach - by its geometric aspects - quite opposed to the renovation schemes carried out in the city's historic quarters, where the search for a local «identity» led to realizations that encouraged «conviviality» amongst residents. But, the author of the «IJ PLEIN» project qualified the former as being a «romantic» approach.

"Participation" in Stockholm

G. Varhelyi gives the full details on an operation of citizen consultation with respect to the rehabilitation of a social complex on the outskirts of Stockholm.

Centre and outskirts of Helsinki

Helsinki began to outgrow its communal boundaries after the 11nd World War. Today the Finnish capital occupies the territory of four adjacent communes with a total of 700 000 inhabitants, representing 16% of the nation's population. There are two major problems : the re-organization of the «heart of town» by the lay-out of an area left vacant by the removal of the merchant train station, a very interesting area both from a natural and urbanistic point of view, acting at the same time as a traffic junction. In this connexion, a project is presented here which is actually serving as a hypothesis for the city's planners.

The lay-out of suburban areas is based on a decentralization approach including the creation of five «secondary centres» in order to relieve congestion in the primary centre. Each centre acts as an economic and social pole for a given zone of influence comprising «residential complexes» that have proliferated on the outskirts of the city.

One recent realization is worth a mention here, the work of the Swedish architect Ralph Erskine, an exemplary achievement of an «urban microcosmos».

Caen-Herouville and its "Tour d'Europe"

Herouville St. Clair started to be developed in 1964 from a village bordering Caen, reputed industrial and commercial pole, greatly damaged during the last war. This «new town» contains a great part of the working population of the urban pole. It was recently endowed with a socio-cultural centre comprised of a town hall, a theatre, halls and shopping facilities. This complex has been called the «sweet citadel» because of its integration into a hilly landscape relief, buildings in harmony with its contours.

A few reflexion on deconstructivism

J.C. Deshons

This new tendency in architecture, which has just arrived on the European scene, is well worth looking into.

We shall try to approach it from three different angles with respect to the Hérouville project, «Tour d'Europe», by Funksas, Steidle, Nouvel and Alsop : semiological, technological and psychological.

1 - The choice of such a term is significant in itself because of its reference to the revolutionary period of the twenties. Its exuberant projects with an added symbolical value were the product of an architectural creation greedy for a festering technology.

The prefix «DE-» introduces an idea of distance rather than negation.

But the given term also stresses a will to getting things straight with the post-modern movement and all its neo-classical reconstitutions and archaic settings. Following the logics of a pendulum, it upsets the petty bourgeois dreams of the previous generation with its outbursts of demogogy.

Derived from the studies of the SITE group with their High-tech flavouring, it displays its feeling for Science-Fiction's proliferating morphology. It exchanges decadence and passeism for planetary structures that clearly express the disenchantment common to their contemporaries. The reduction of the conceptual phenomenon of architecture is staged with a technico-emphatic orchestral accompaniment.

2 - Indeed, it widely embraces all the leading techniques and innovating materials laying an emphasis on constituents as opposed to the formal abuse of the previous trend in its architectonic craze.

Fantasy gives way to structure in its most aberrant speculations whereby a kit-type assembly decomposes ad infinitum the object's unity until discordance ensues : «a true lobotomy of what had been solidary components» (Rem Koolhaas in New York delirium).

By a calculated alloying of the real and the symbolical, a sort of patch-work is woven based on aleatory combinatorials allowing for any kind of ulterior transmutation.

3 - If architecture is the reflection of society, this latest development

is a good translation of current uneasiness. As a disciple of expressionism just as post-modernism was inspired by the «modern style» and the Secession, it cannot escape the cyclic return of historic points of bearing.

In order to dispense with classical rules of composition, it tends to overdo the provocative element.

New avatar of architectural creation, «deconstructivism» is a salutary movement inasmuch as it has curtailed post-modernism by having it classified as a relic of the past. Like its predecessors, it is doing its best to find a way of bridging the gap between a true answer to the real issues at stake and its actual inefficiency in economic matters.

In spite of all the Prouvés and other pioneers, the building industry has not been able, in 30 years, to get anywhere close to the formidable efficiency of the automobile industry.

But we may well be witnessing the emergence of a new architectural language of space with a European spirit and a cybernetic type of squaring. Yet, it still remains to be given an aesthetic appearance.

Review of reviews

Under this heading, Anatole Kopp comments on an article published in the review «Archithèse» (N° 3/88). The authors, H. Harris and A. Lipman, give a thorough analysis of the motives of adepts of «post-modernism» and reveal the «populist» stands of these adherents who are mainly concerned with appealing to their clients' excentric fancies or merely complying with the tastes of the masses. Anatole Kopp stresses the fact that his own ideas on the matter, expressed in a recent publication entitled : «when modern architecture was not a style but a cause» (ed. Beaux-Arts, Paris), generally concord with those of the authors of the above-mentioned article.

In «Citta futura», our collaborator M. Pica Ciamarra presents the guidelines of an exhibition devoted to the illustration of urban evolution in Europe.

In a text by Y. Masset, the Brussels Architecture Studies and Research Centre makes a stand in favour of data processing being applied to a pluridisciplinary approach to architecture.

communiqué

la dynamique du changement en ville moyenne

Chalon - Mâcon - Bourg

par Nicole Commerçon (*)

590 pages, 16 planches couleur, nombreuses cartes et illustrations.

Préface de Maurice LE LANNOU, Membre de l'Institut

Cet ouvrage, publié grâce au concours des collectivités territoriales concernées, décrit, dans une perspective évolutive, les forces qui expliquent les transformations de la structure urbaine et de l'espace péri-urbain et régional que gouverne la ville.

Redécouvertes par les aménageurs dans les années soixante-dix, aux temps d'un développement démographique effréné, ces villes ont-elles, à terme, répondu aux vœux du VI-ème Plan: devenir, avec l'arbitrage des métropoles, un nouveau relai dans la distribution de la croissance mais aussi symboliser le bonheur d'habiter ?

Pour répondre à cette question l'auteur produit une méthodologie novatrice, qui relie à partir d'un corpus de données originales les parcours migratoires aux trajectoires sociales et professionnelles d'ex-ruraux venus à la ville, sur l'espace de plusieurs générations. Si l'évolution joue en faveur de l'uniformisation sociale à hauteur des groupes sociaux intermédiaires, la ville moyenne fait figure de plaque tournante de la société, et particulièrement Chalon, Mâcon et Bourg.

(*) Nicole COMMERCION, géographe, docteur-ès-lettres, chargée de recherches au CNRS, lauréate du Prix spécial de l'Académie des sciences morales et politiques.

Prix de souscription: 220 Frs

Parution, décembre 1988

- 1958 0 - Introduction au débat (Petäjä)
1 - Morphologie de l'expression plastique (R. Pietilä)
2 - Deshumanization del Arquitectura (A. Blomstedt)
- 1959 1 - Perception de l'espace (K. Pietäjä)
2 - L'habitat évolutif (Candilis, Josic, Woods)
3 - Perception de l'espace (suite) (K. Pietäjä)
4* - Architecture et paysage (A. Blomstedt)
- 1960 1 - L'urbanisme de Stockholm (R. Erskine)
2 - "Arne Jacobsen" (G. Varhelyi)
4 - L'architecture et la nouvelle société (J.-B. Bakema)
- 1961 1 - La forme architecturale (A. Blomstedt)
2* - La formation de l'architecte (A. Ruusuvoori, Y. Schein)
3 - Projets d'urbanisme (Candilis, Josic, Woods)
- 1962 1* - L'unité d'habitation intégrale (A. Gliksou)
2* - Art classique et baroque (D. Ungar)
3* - "Web" - proposition de trame urbaine (Candilis, Josic, Woods)
4* - Colloque des Team X à Royaumont
- 1963 1* - Architecture et civilisation technique (Osterreich)
2* - Réflexions sur l'architecture (R. Jullian)
3 - Projet pour la rénovation de Francfort (Candilis, Josic, Woods)
4* - Humanisation du milieu (A. Gliksou)
- 1964 1* - Projet pour l'université de Berlin (Candilis, Josic, Woods et Schiedhelm)
2 - Enquête sur l'architecture (Y. Stein)
4* - Paris logique (atelier Tony Garnier)
- 1965 1* - Projet pour Fort Lamy (Candilis, Josic, Woods)
2* - L'avenir de l'architecture (J. Maldonado)
3* - Sur la théorie de la composition en architecture (S. Zachystal)
- 1966 2 - Les communations urbaines (G. Varhelyi)
3 - L'aménagement régional (R. Auzelle)
4 - La notion d'unité d'habitation (A. Gliksou). L'oeuvre d'A. Gliksou (L. Mumford)
- 1967 1* - L'oeuvre de Patrick Geddes (A. Schimmerling)
2 - Pour un véritable urbanisme (D. Cresswell)
3* - L'architecture et le problème urbain
4* - Ville et révolution
- 1968 1* - Centre ville à Ashdod (A. Neumann, Z. Hecker, T. Sharon)
2* - Résidence universitaire à Urbino (G. Carlo de Carlo)
3 - Le mouvement de Mai (Comité de Rédaction)
4* - L'université de Villeteuse (A. Fainsilber)
- 1969 1* - L'université à Hervanra (A. Ruusuvoori)
2* - Proposition pour un système d'urbanisme linéaire (O. Hansen)
3/4* - Mutation ou cessation (P. Nelson, A. Tzonis)
- 1970 1 - Développement linéaire et croissance urbaine (Van den Broek et Bakema)
2 - Problèmes de l'architecture contemporaine (L. Hervé)
3 - Nouvelles tendances progressives aux Etats Unis (A. Tzonis)
4 - Informatique et architecture (F. Lapied)
- 1971 1* - Industrialisation et architecture (Marcel Lods)
2* - Architecture et urbanisme en Finlande (Kirmo Mikkola)
- 1972 1* - Table-ronde sur la formation de l'architecte
2 - Habiter par Paulin, Lamouette et Walsh
3 - Pour une approche globale de l'environnement (F. Lapied)
4* - Création collective du tissu urbain (F. Duplay)
- 1973 1* - L'oeuvre d'Alvar Aalto
2 - Région Méditerranée (R. Dabat et P. Quinrand)
3* - Aménagement des communes de Nord de Paris (R. Auzelle)
4 - L'homme et la ville (H. Laborit)
- 1974 1 - Environnement et comportement (D. Fatouros)
2 - Pour un habitat plus accueillant (H. Hertzberger)
3 - Environnement et responsabilité de l'architecte (F. Lapied)
4* - Création d'un langage architectural (M. Duplay)
- 1975 1* - Places couvertes pour la ville (Y. Friedman)
2* - Travaux de morphologie urbaine (M. Duplay)
3* - Industrialisation en Finlande
4* - Urbanisme (L. Miquel)
- 1976 1* - Intégration de l'université dans une trame urbaine (Ciamarra)
2 - La parole est à l'usager (R. Aujame)
3 - Méthodologie de la mise en forme architecturale (M. et D. Duplay)
4 - Automobilité et la ville (P. Ciamarra)
- 1977 1 - Les limites communales: 36 000 mailles à reprendre? (Gautrand)
2 - Développement social, politique et planification urbaine (G. Felici)
4 - Centres historiques et diffusion urbaine: un défi à l'habitat du grand nombre (P. Ciamarra, L. De Rosa)
- 1978 2 - Ecologie, Aménagement, Urbanisme (M. et M. Martinat)
3 - De l'habitat à l'urbanisme (G. De Carlo, R. Erskine)
4 - Evolutions urbaines et participation (F. Szczot)
- 1979 1 - Construction de logements dans les pays en voie de développement (C.K. Polonyi)
2 - Identité et évolution: Danemark et Finlande (D. Beaux)
3 - L'école dans l'histoire de l'architecture moderne (E. Aujame)
4 - Energie - Architecture (P. Ciamarra, L. De Rosa, C. Butters)
- 1980 1 - Journées d'études du "carré bleu" (A. Schimmerling)
2 - Historicisme ou fondements d'analyse du milieu d'habitation? (D. Beaux)
3 - La campagne de dénigrement de la Charte d'Athènes (A. Schimmerling)
4 - Narcissisme et humanisme dans l'architecture contemporaine (A. Tzonis)
- 1981 1 - Avenir du mouvement moderne (Kjell Lund)
2 - L'oeuvre de Reima Pietilä (D. Beaux)
3 - Le constructivisme en Finlande (Musée d'architecture de Helsinki)
4 - Architecture, habitat et vie sociale au Danemark (D. Beaux avec Cv Jensen et T. Cronberg)
- 1982 1 - Aménagement, urbanisme, architecture en France (Ph. Fouquey)
2 - Expression régionale et architecture contemporaine (A. Tzonis)
3 - Réforme de l'enseignement de l'architecture (Ph. Fouquey avec E. Aujame, D. Augoustinos, Ph. Boudon, J.-C. Deshons, D. Beaux, M. Mangematin, V. Charlandjeva, D. Emmerich, E. Cornell, C. Martinez)
4 - Ateliers sur le terrain (C. Butters)
- 1983 1 - Education de l'architecte sur le terrain (D. Beaux)
2 - Evolution de la théorie en architecture (Dr Fr. Vidor)
3/4 - Les étudiants ont la parole (M. Parfait, D. Gauzin, Ph. Fouquey)
- 1984 1 - Itinéraire scandinave (Les collaborateurs du carré bleu dans les pays nordiques)
2 - Atelier d'été en Hongrie (C. K. Polonyi)
3 - Itinéraire nordique 2 (D. Beaux avec les collaborateurs dans les pays nordiques et H. Sigurdardottir, Ph. Fouquey, M. Mangematin, J.-L. Coutarel)
4 - Regard sur les actualités (E. Cornell, G. D. Emmerich, I. Schein, J. Puttemans)
- 1985 1 - La situation du logement dans le monde (C.K. Polonyi)
2 - Stockholm: la régression? (Elias Cornell)
3/4 - Regards sur l'actualité (E. Cornell, G.D. Emmerich, Lucien Hervé, Ionel Schein, Balthasar Stegmar)
- 1986 1 - Intériorité et architecture (D. Beaux, M. Mangematin, M. Sauzet)
2/3 - Informatique et création architecturale? (Ph. Fouquey)
4 - Urbanité et architecture (A. Schimmerling)
- 1987 1 - Morphologie et structures (D.G. Emmerich)
1987 2 - Finlande 87. L'après Aalto (D. Beaux)
1987 3/4 - Louvain la Neuve (H. Becker)
Melun-Sénart (Ph. Fouquey)
- 1988 1 - Modèles éphémères (Claire Duplay)
2 - Le carré bleu à Beaubourg par le comité de rédaction

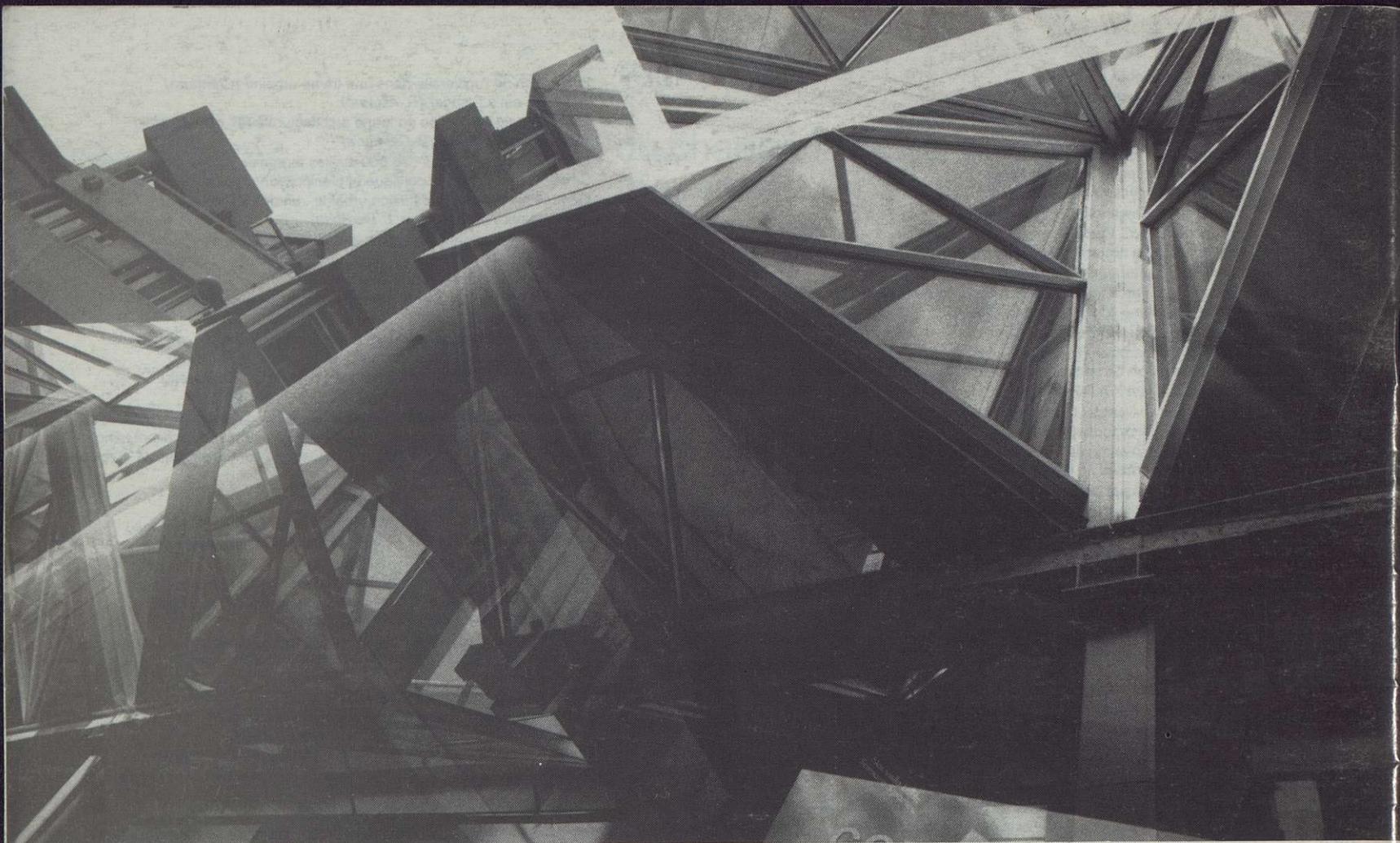
REVUE TRIMESTRIELLE D'ARCHITECTURE

Prix des Numéros de 1958 à 62 : 100 Frs

à partir des N° de la série 63 : 50 Frs.

Etranger : 55 Frs

Abonnement annuel : France : 200 Frs.



Détail de la façade du Centre Commercial de St.Denis, Renée GAILHOUSTET,Architecte.

IMAGES D'ARCHITECTURE, ARCHITECTURES D'IMAGES

Exposition rétrospective Lucien Hervé

à la Grande Halle de la VILLETTE, - 211
Ave. Jean Jaurés 75019 Paris . - du
16 Novembre 88 au 22 Janvier 89.-

dans le cadre du mois de la photo.

