



LEGAMI, LIASONS, LINKS

COMUNE DI BENEVENTO - RIONE LIBERTA'

P.R.U.S.S.T. CALIDONE - I.A.C.P. Benevento - PROVINCIA DI BENEVENTO - UFFICIO PROGRAMMI COMPLESSI -

M. Pica Ciamarra, P. Bottaro *urbanistica*, D. Villacci *sistemi energetici*, F. M. Guadagno *idrogeologia*

HISTOIRE D'UNE PERIPHERIE QUI DEVIENT CENTRE

Tout en habitant près du vieux centre, les 20.000 habitants du Rione Libertà sont exclus par rapport à la ville. Le fleuve accentue la séparation d'un quartier qui n'a pas de relation avec ses rives non plus. L'ancienne route qui va de Benevento à Napoli sépare le quartier à son tour: au nord le plan rationaliste original des années 1930 est encore lisible; au sud on voit une accumulation de bâtiments isolés, jusqu'à l'espace vide du grand Stade.

Il s'agit donc d'attirer, transformer cette partie de la ville, de la rendre désirable, d'y introduire des principes d'ordre et des qualités menues qui la réinventent en la faisant devenir fort différente par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui.

Le processus implique le système des équipements et du "non bâti", les espaces de relation et leur sens potentiel. Nous nous trouvons dans la région d'Europe avec le nombre le plus élevé de voitures par habitant, voitures qu'on utilise même pour de petits déplacements en ville. Il faut créer des centres, des nœuds fonctionnels et identitaires ainsi que de la fluidité, de l'accès, de simples relations fonctionnelles entre les parties. En effaçant les rues goudronnées un axe vert se produit qui traverse le quartier de nord à sud, parcouru par un tramway/navette reliant deux arrêts du Métro Régional. Le tramway facilite les communications internes dans le quartier, crée des séquences de centres, des pôles requalifiés.

Le fleuve qui délimite le quartier n'est pas une fracture mais une ressource avec ses rives qui deviennent autant d'espaces verts aménagés, avec des petits amphithéâtres, et des écluses qui forment un plan d'eau devant l'espace qui sera occupé par un Centre Congrès. Trois ponts piétons - tels que des "bâtiments - parcours" - le chevauchent et le relient au centre ville:

- le "pont - parcours santé" - au nord, entre la zone sport et le parc sur la rive opposée - accueille un Centre fitness aussi: une architecture tubulaire à la structure réticulaire (2m entre les enveloppes co-axiales), un parcours de 70m ouvert aux rayons du soleil, des fonctions sur 1.600 mètres carrés sur deux niveaux
- le "pont intermédiaire" - 1.000 mètres carrés destinés au loisir, au commerce et aux services - intègre des pales éoliennes dans sa structure
- le "pont - musée" au sud, près du Centre Congrès, est un parcours urbain qui traverse visuellement les parcours internes dans les 3.500 mètres carrés du "Centre pour l'art contemporain". Il est caractérisé par des capteurs d'énergie solaire et une série de harpes éoliennes sur les antennes d'où partent les câbles de la structure; il est traversé par le tramway/navette.

La mobilité dans le quartier est assurée par le tramway/navette à hydrogène, un vecteur énergétique idéal pour une réduction draconienne des émissions polluantes issues des systèmes de transport conventionnels.

La "chaîne énergétique" (de la production de l'hydrogène à son utilisation dans des piles à combustible à bord du tramway) est totalement éco-compatible. L'hydrogène sera tiré de l'eau par des électrolyseurs alimentés par l'énergie électrique produite par les 2.000 mètres carrés de panneaux photovoltaïques polychromes qui contribuent à transformer les gares du Métro Régional en autant de repères visuels de 45m de haut. La navette est revêtue de panneaux photovoltaïques pour une génération énergétique supplémentaire directement à bord.

L'hydrogène étant extrait en utilisant une source énergétique renouvelable, il se qualifie de "vert" et est en harmonie totale avec l'environnement. Il sera produit et stocké près d'une des gares où les bouteilles d'hydrogène embarquées seront rechargées tous les jours grâce à des appareils de distribution. Le système de génération et stockage étant modulaire, il est possible d'alimenter des véhicules à hydrogène (Police, la Poste, Nettoyage Urbain, etc.).

Le tramway-navette, monorail sans voie protégée, plongé dans le vert et n'interférant pas avec la circulation des voitures, aura un très bas impact visuel: une vitesse proportionnelle au tracé de 2300m; un temps d'attente maximum de 10min; 66 arrêts, outre les fins de ligne, qui renforceront les microcentres qui ont été identifiés.

Grâce aux arrêts tous les 250m dans le parc (Teatro S.Modesto, Mercato, Chiesa dell'Addolorata, Campus, Stadio, Congressi) on élimine le besoin de se déplacer en voiture, ce qui est également découragé par la présence de dispositifs qui empêchent de traverser la rue, et on réduit les surfaces routières goudronnées à la mesure des besoins réels dans le quartier.

L'ancienne via Napoli, la route pour Napoli, dans la partie qui traverse le Rione Libertà, se transforme en une série de plans d'eau le long de la zone piétonne aménagée pour des activités commerciales et la place du Marché hebdomadaire, créée dans le cadre d'un projet de construction envisageant le remplacement de 400 logements. Un rond-point assure la liaison avec les routes adjacentes. A l'exception du Longfleuve – modifié dans la partie sud pour établir une relation directe entre le Centre Congrès et l'eau – dans les rues internes du Rione Libertà, presque toutes à sens unique, il ne sera plus possible de traverser: elles seront réduites en taille, abolies ou transformées en sentiers dans le vert ou incluses dans l'espace destiné aux écoles qui seront toutes groupés dans un seul isolé.

Avec ses espaces verts riverains totalement repensés, ses rives redessinées avec de petits amphithéâtres pour des spectacles ou simplement pour s'arrêter, son plan d'eau où s'intégrera et se reflètera le Centre Congrès, le fleuve aussi va se re-approprier de son rôle d'élément capable d'expliquer les raisons de la ville entière.

Le Carré Bleu va fêter ses 50 ans cette année, à l'automne, à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine à Paris. La coïncidence temporelle n'est pas fortuite entre la date de la naissance de la revue en 1958, celle de la fin des CIAM et de la création du groupe des TeamX en 1959. François Rambert, directeur de l'IFA rappelle, dans le texte d'introduction à l'exposition des TeamX à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine (20/3-11/5/08), que des membres des futurs TeamX avaient la charge d'organiser le 10ème congrès des CIAM en 1956, celui de Dubrovnik, le dernier.

Il écrit: "Organiser le 10ème congrès des célèbres CIAM, les grandes messes de la modernité architecturale et urbaine initiées en 1928 par Le Corbusier, Gropius et Giedion, une opportunité fantastique pour cette jeune garde de régénérer le langage moderne". Il ajoute: "Né dans la contestation- un esprit de rupture avec les monstres sacrés du Mouvement Moderne- ce groupe à géométrie variable jouera le rôle de poil à gratter dans une époque placée sous le signe d'une fabuleuse croissance (sic)"; et plus loin "Mais, pendant que les grosses agences s'échinent à produire en quantité, les TeamX, eux, remettent sans cesse sur le métier la question sociale".

Malgré la profusion et la complexité de la pensée et de la production architecturale des TeamX dans la période qui va de 1958 à 1981, et la justesse et la richesse des prises de position critiques du CB dans une période qui commence également en 1958, on est frappé par le fait qu'on peut appliquer au CB les remarques au travers desquelles Rambert parvient à décrire certains des traits essentiels des TeamX:

* TeamX souhaite être perçu "comme du poil à gratter". Dans ce sens, voir les n°1/87 2/90 1/92 1/93 2/94 si l'on veut d'excellents exemples d'une revue qui ne craint pas d'être dérangeante.

* "L'architecturbanisme", néologisme TeamX, doit être abordé en premier lieu comme une question sociale. Les 161 numéros du CB déjà parus témoignent de la même préoccupation première.

* TeamX est un groupe à géométrie variable. Pour être membre du CB on peut être architecte ou urbaniste, mais aussi compositeur de musique, sociologue, simple citoyen porteur de certaines valeurs, ou même membre autoproclamé.

* L'échelle collective et son caractère non lucratif caractérise l'entreprise TeamX. Faut-il s'étonner du parallélisme des comportements de TeamX et du CB?

Non, car, croyons nous, les fondateurs du CB en 1958 à Helsinki étaient très impliqués dans la vie de CIAM d'abord, des TeamX ensuite: les Schimmerling, Blomstedt, Pietila, Petaja, Alander, jeunes, impatientes, passionnés et critiques, ont déjà, dès les tout premiers numéros, orienté la revue dans une direction telle que les TeamX l'ont adoptée comme le lieu naturel de leurs épanchements. Et, très vite, les membres fondateurs, ceux des TeamX et quelques autres comme Véret, Hervé, Aujame, se sont fondus en une seule cohorte, tous membres du CB, où l'on retrouvait Candilis, De Carlo, Woods, Erskine, Josic, Polony, puis Van Eyck et Bakema. Toutes ces individualités présentes au CB dès 1958 ont été rejointes plus tard par d'autres, plus jeunes comme Tzonis, Lefaivre, de Rosa, Friedman, Pica Ciamarra, Vellut, Puttermans, Larsen, Vasko, Ruusuvoori, Broner, Antonokakis, Fehn, Schein, Zevi, Emerich et d'autres encore.

Le besoin de créer cette revue d'architecture très particulière est né d'un instant particulièrement crucial de l'histoire de l'architecture, l'effondrement des CIAM, annoncée dès 1953, effectif à Otterloo en 1959, coïncidant avec l'émergence puis le triomphe de TeamX. Le CB à sa création se voulait lieu de réflexion, de remise en question; à plus forte raison lorsque très vite les TeamX l'ont rejoint. Son tirage modeste était (et est toujours) compensé par son audience internationale que l'origine très diversifiée de ses membres a, en quelque sorte, induite. Son impact, en divers lieux de l'Europe et la vocation que ses animateurs lui désignaient, de répandre toutes sortes d'informations sur l'état des recherches ou réalisations collectives ou individuelles, conduites ou non par ses membres pourvu qu'elles fussent dans le droit fil de ces principes ou de cette philosophie qui voulait que tout problème concernant l'environnement, les problèmes d'habitat -urbain ou non- d'urbanisme, de ville et d'architecture soit abordé sous l'angle du bien-être social, en faisaient d'emblée une tribune. Aujourd'hui, l'exigence éditoriale du CB, née d'un pareil héritage, et de cette longue pratique est toujours aussi forte. L'implantation internationale dont nous nous préoccupons d'augmenter l'envergure est considérée par nous comme le plus précieux terrain de nos recherches et de nos futures découvertes.

Bien des questions formulées par TeamX sont toujours sans réponse. Le curseur des urgences vitales de nos sociétés ne cesse de se déplacer, nous contraignant à une veille permanente et difficile. Les thèmes de la réflexion sur l'environnement: ils sont rémanents mais ils se diversifient ou changent de nature ou d'échelle sous l'action des modifications accélérées et imprévisibles que la mondialisation, ou globalisation, nous impose. Ils deviennent difficiles à identifier et hiérarchiser. Notre comité de rédaction est donc confronté en permanence à la nécessité de modifier les angles d'attaque des problèmes et de repérer les nouveaux venus.

Les CIAM ont disparu il y a 50 ans. TeamX, dont le mode de fonctionnement, l'efficacité et les faiblesses sont très intéressantes à analyser encore aujourd'hui, a cessé d'exister. Il n'est absolument pas interdit de s'interroger: une revue comme le CB, dont les membres sont en quelque sorte les héritiers de TeamX et constituent d'ores et déjà, comme eux, un réseau international et amical, ne peut-elle, avec des rencontres informelles, pas se préoccuper de peser sur les prises de décisions de nos responsables en s'organisant en groupes de recherches, d'influence?

Philippe Fouquey

le carré bleu

fondateurs (en 1958)

Aulis Blomstedt, Reima Pietilä, Heijo Petäjä, Kyösti Alander André Schimmerling directeur de 1958 à 2003, président d'honneur depuis 2006

responsable de la revue et animateur (de 1986 à 2001)

avec A.Schimmerling, Philippe Fouquey

directeur Massimo Pica Ciamarra

Cercle de Rédaction

Kaisa Broner-Bauer, Luciana de Rosa rédacteur en chef, Claire Duplay, Philippe Fouquey, Päivi Nikkanen-Kalt, Juhani Katainen, Pierre Lefèvre, Massimo Locci, Luigi Prestinzenza Puglisi, Michel Sabard, Livio Sacchi

collaborateurs

Allemagne	Claus Steffan
Autriche	Liane Lefaivre
Belgique	Lucien Kroll, Bruno Vellut, Henry de Maere d'Aertrike
Espagne	Jaime Lopez de Asiain, Jose Maria Cabeza Lainez
Estonie	Leonard Lapin
Angleterre	Jo Wright, Cécile Brisac, Edgar Gonzalez
Etats-Unis	Attila Batar, Stephen Diamond, James Kishlar, Alexander Hartray
Finlande	Räili Pietilä, Severi Blomstedt, Kimmo Kuismanen, Veikko Vasko, Matti Vuorio
France	Georges Edery, Jean-Marie Dominguez, Edward Grinberg, Veneta Avramova-Charlandjeva, Michel Martinat, Jean-Louis Veret, Lucien Hervé(1), Agnès Jobard, Mercedes Falcones, Roger Aujame, Anne Lechevalier, Pierre Morvan, Frédéric Rossille, Michel Mangematin, Maurice Suzet, Dominique Beaux, Michel Parfait
Jordanie	Jamal Shafiq Ilayan
Hollande	Alexander Tzonis, Caroline Bijvaet, Tjeerd Wessel
Hongrie	Katalin Corompey
Italie	Federico Bilò, Paolo Cascone, Aldo M. di Chio
Portugal	Francisco De Almeida
Cuba	Raoul Pastrana
Chine	Lou Zhong Heng, Boltz Thorsten

en collaboration avec

INARCH - Istituto Nazionale di Architettura - Roma
Museum of Finnish Architecture - Helsinki

archives iconographique, publicité secretariat@leccarrebleu.eu

traductions Gabriella Rammairone, Adriana Villamona
mise en page Francesco Damiani

abonnement www.leccarrebleu.eu/contact
édition nouvelle Association des Amis du Carré Bleu, loi de 1901
Président François Lapiod

tous les droits réservés / Commission paritaire 593
"le Carré Bleu", feuille internationale d'architecture
siège social 165 rue S. Martin- 75003 Paris
www.leccarrebleu.eu
leccarrebleu@leccarrebleu.eu

distribution CLEAN edizioni
imprimerie Giannini



sponsors officiels

TARGETTI
Generale Prefabbricati

HAWORTH
CASTELLI
EDILBETON
MATERIA PRIMA