



1993

«Antoine Grumbach»

«Accepter la ville hétérogène»

LE MONITEUR, n° 4653, 29 janvier 1993, pages 62 à 63

vrait s'achever à l'automne prochain, son œuvre s'est transformée. « Dans les années 80, ce qui a le plus évolué, c'est la forme même du plaisir que je voulais exprimer à travers l'architecture, un plaisir plus sensoriel et plus sensuel. »

Dans la Cité de la musique, Christian de Portzamparc trouve en effet un merveilleux terrain d'expérimentation sur la sonorité de l'architecture. Des volumes sourds succèdent à des lieux plus « réverbérants », et les espaces s'enchaînent suivant des acoustiques variables comme une composition musicale. Autre évolution, dans cette notion de parcours, celle d'enchaînements de séquences visuelles identiques aux synopsis d'un cinéaste. La lumière, la couleur, les matières, riches, diversifiées et contrastées se sont substituées aux monochromes d'hier et se composent comme autant de tableaux.

Au cours des années 80, que Christian de Portzamparc considère comme une période « surchargée et surexcitée », il se ménage des ruptures régulières dans les villes et les îles du Brésil. Ces visions exotiques sont déterminantes dans l'évolution de ses recherches. Le projet d'hôtel pour Euro Disneyland témoigne de cette nouvelle perspective paysagère de l'architecture, et d'un fort « virage » expressionniste, qui produit aussi bien par la suite l'étonnante tour d'Euralille que le projet récent d'auditorium de Nara.

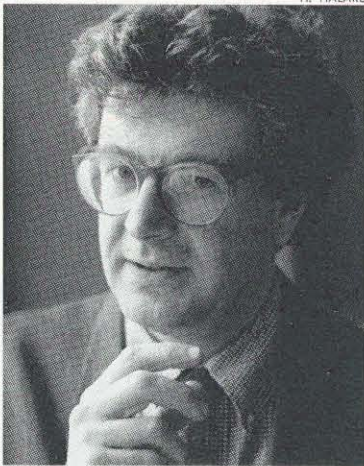
Au Brésil, encore, Portzamparc retrouve un autre rythme, et la vie telle qu'elle est. Il réfléchit comme Antonioni et Godard lui avaient appris, il y a des années déjà à travers leurs films où la vraie vie se colle à la ville. La crise actuelle n'inquiète donc pas Christian de Portzamparc, même s'il n'échappe pas plus que d'autres au stress des concours perdus et à la solitude de son exigence architecturale. La crise le satisfait parce qu'elle calme le rythme, change les règles, permet de poser les questions essentielles des villes et des banlieues de manière peut-être plus démocratique.

Et si cette crise dure et modifie profondément les comportements, Christian de Portzamparc envisagerait volontiers d'utiliser cette nouvelle disponibilité pour consacrer plus de temps à la peinture, la sculpture, la vidéo ou l'écriture. **O. F.**

## GRAND PRIX D'URBANISME

# Antoine Grumbach « Accepter la ville hétérogène »

L'architecte est fidèle depuis vingt ans à l'idée d'une ville continue qui se recompose sur elle-même.



Antoine Grumbach :  
« Fabriquer de l'espace,  
c'est fabriquer  
la mémoire collective ! »

### ■ Pourquoi un jugement critique sur la ville contemporaine?

ANTOINE GRUMBACH. Je n'ai pas un constat plus négatif que la majorité de gens qui vivent dans les villes, et qui sont tous les jours confrontés aux difficultés de transport, de logement, d'équipement que nous connaissons tous; je m'efforce simplement d'expliquer les raisons de l'urbanisme actuel dans ses origines idéologiques et historiques.

D'un côté, la culture du socialisme utopique a provoqué les bouleversements radicaux de l'avant-garde qui, en termes d'urbanisme, ont abouti notamment aux grands ensembles, de l'autre, le capitalisme foncier a continué à transformer les villes par un processus continu de négociation urbaine lié à la valeur foncière. Pourquoi la situation des grands ensembles est-elle difficile aujourd'hui? Parce que les espaces libres entre les bâtiments

sont devenus des espaces publics, inaliénables et figés à cause des mécanismes qui ont été mis en place. Une idéologie généreuse a finalement été productrice de ségrégation sociale, de consommation du territoire et de dégradation de l'espace.

### La situation est-elle si désespérée?

Les architectes, autant que les urbanistes, les ingénieurs des ponts, les administratifs et les politiques ont perdu le savoir du processus de transformation et de modification de la ville sur elle-même. Avec, pour conséquence, d'énormes territoires qui tombent en déshérence à l'intérieur des agglomérations comme les terrains de l'armée, de la SNCF, à Paris, ou ceux de La Plaine-Saint-Denis dont on ne sait pas envisager la mutation. Les mécanismes juridiques, les négociations intercommunales paraissent si lourdes, qu'on préfère partir ailleurs, construire sur des champs de betteraves, consommer encore du territoire et amplifier encore les difficultés. Or, la fabrication de la ville, c'est justement un processus inverse, plutôt celui du capitalisme foncier, c'est-à-dire une négociation permanente qui se développe sur dix, quinze ans voire plus.

### Cette vision négative de la ville moderne éclatée n'est pas forcément ressentie comme telle par les usagers. Comment expliquer le succès des centres commerciaux périphériques, par exemple?

Les gens n'ont plus le choix. Aujourd'hui les « grands réseaux » sont les acteurs de la formation de l'agglomération. Les grands réseaux, ce sont autant les réseaux de transport, les réseaux institutionnels — ceux de l'enseignement par exemple, que ceux de la distribution. Les territoires pensés en termes de réseaux produisent de la discontinuité. Il peut y avoir un centre commercial à côté d'un échan-

neur autoroutier, mais si un autre centre commercial s'installe, il y aura obligatoirement un espacement, une zone de chalandise entre les deux. C'est le vide qui structure l'espace. Tout le monde sait que les conditions d'usage de ces centres commerciaux sont très dures. Est-ce vraiment agréable d'être dans un parking sous la pluie en hiver? Non. Le gens vont là parce que la rationalité de la distribution fait que les produits y sont moins chers. Ce qui pourrait être intéressant, c'est que, comme cela commence à se passer aux Etats-Unis et au Canada, ces « shopping centers » deviennent effectivement des lieux de centralité. Que les parkings deviennent des réserves foncières qui servent à construire des bureaux, puis des logements et des équipements, des cafés; la vie, en somme, comme elle s'est progressivement installée dans les villes traditionnelles.

### Il y a donc des solutions aux maux de l'urbanisme contemporain.

J'ai toujours pensé que les grands ensembles pourraient être la première étape — bonne ou mauvaise — d'un processus urbain, à condition de ne pas geler les espaces publics intermédiaires. De la même façon, on pourrait travailler à long terme avec les réseaux de distribution qui peuvent devenir des générateurs de ville, ou avec les ingénieurs des ponts qui implantent les échangeurs, pour que leurs décisions ne soient plus prises de manière autonome, mais dans une vision de la ville à long terme. La mutation actuelle de notre société, qui a mis un terme à l'idéalisme communiste, impose de passer à une utopie concrète fondée sur des systèmes de décision mixtes mêlant public et privé et impliquant donc une culture de la négociation.

Notre culture de la ville est trop technocratique; ce n'est pas le cas en Angleterre ou en Hollande. Un projet de quartier à

Amsterdam est systématiquement discuté avec les habitants, les industriels, les investisseurs et peut faire l'objet d'une vingtaine d'études sans que cela soit considéré comme un échec.

En France, cette renégociation est impensable. Si le projet d'un ingénieur des ponts, d'un maire, d'un urbaniste est remis en question, on considère qu'il y a faillite du projet, comme si la ville était une machine ou un objet industriel quelconque. Or l'espace n'est pas un produit industriel, c'est quelque chose de très archaïque, parce que fabriquer de l'espace, c'est fabriquer la mémoire collective.

**Ce discours sur la ville n'est-il pas anachronique puisque toutes**

gréco-latine et l'histoire de l'Etat et de la démocratie a fonctionné et se reconnaît dans l'espace de la cité grecque. On reconstruit les temples de Katsura tous les cinq ans, personne n'imagine de reconstruire régulièrement Versailles, la place de la Concorde ou l'Arche de La Défense.

**C'est vrai pour les monuments, les centres historiques, mais quelle est l'appartenance de nos périphéries, du pôle de Roissy, par exemple, à la culture européenne?**

On n'est plus en effet là dans le territoire européen, mais sur le territoire des réseaux, celui d'un nombre limité de gens qui passent d'un aéroport à l'autre. Ces

port à Paris. Pour moi, aujourd'hui, la ville reste de l'ordre de l'impureté, du collage et de l'accumulation.

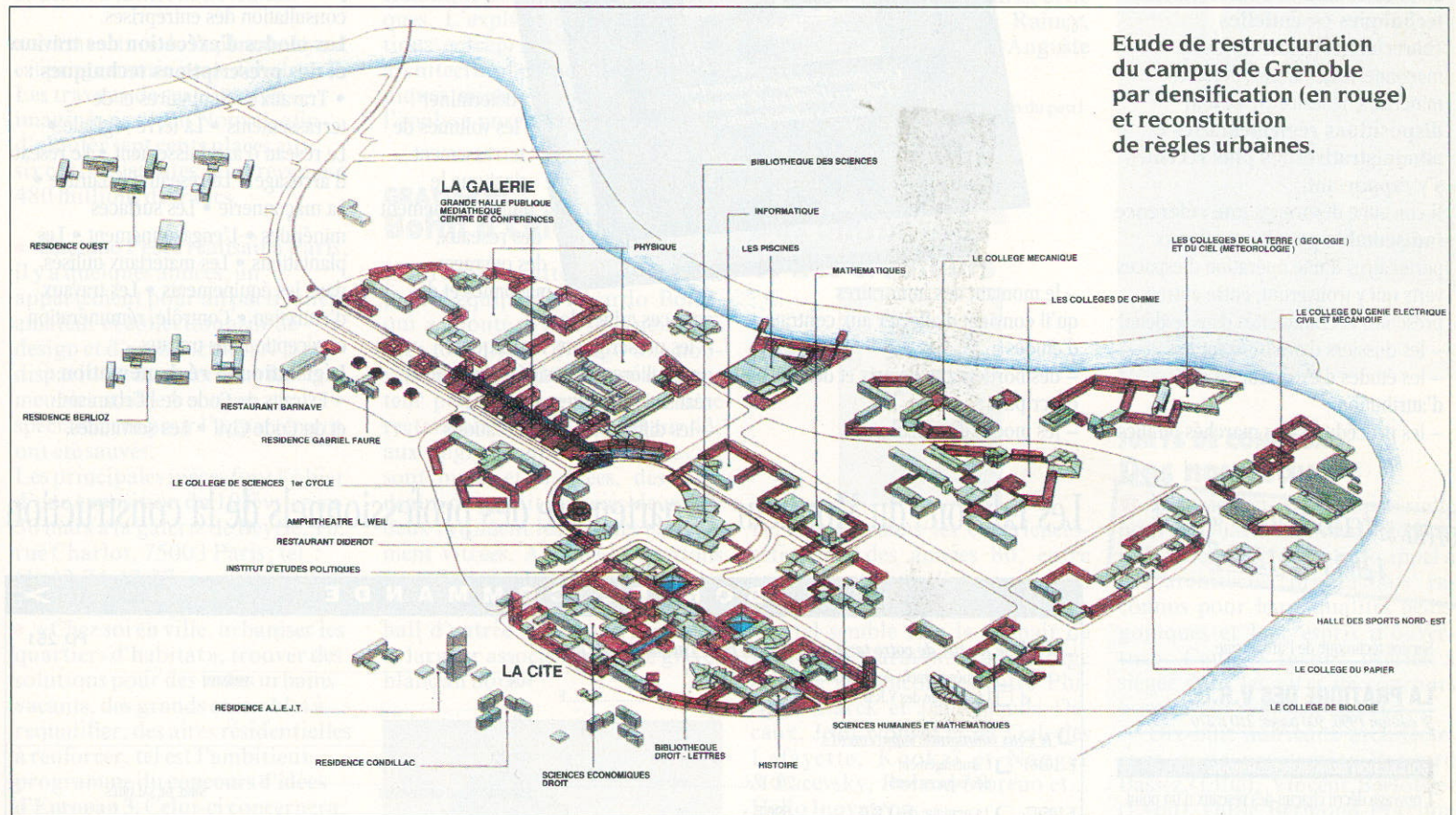
Du Marais aux barres de La Courneuve, il faut accepter le fait que la ville soit hétérogène et contradictoire, à condition d'assurer sa continuité. Le travail de l'urbaniste est de régler, dans cette hétérogénéité, ce qui est de l'ordre de l'urban design, qui est non seulement l'architecture des espaces publics, mais aussi l'interaction avec les réseaux de distribution par exemple.

Quant à l'architecture, la légitimité d'un bâtiment aujourd'hui n'est pas une affaire de style ou de mode, sa légitimité se fonde sur sa façon de se relier au contexte.

métal et au verre; ce qui me choque, c'est que, trop souvent, ces matériaux sont utilisés comme les éléments de représentation du bâti. La ville n'est pas une collection d'objets et de signatures. On ne peut pas faire de l'espace collectif avec des objets singuliers et discontinus.

Mon critère en matière d'architecture, c'est l'évidence, et l'évidence n'a rien à voir avec la production de la différence. Produire de la différence pour se singulariser, c'est aller dans le sens de la société de consommation et contribuer à l'aberration urbaine.

Je pense, pour ma part, que la ville doit être banale, monotone, parce qu'elle doit d'abord être structurée par l'espace public



**Etude de restructuration du campus de Grenoble par densification (en rouge) et reconstitution de règles urbaines.**

**les périphéries sont construites sur le modèle américain, et que les bâtiments n'ont pas plus de perspective de pérennité que les immeubles japonais?**

Je ne parle pas japonais, vous non plus d'ailleurs. L'espace est lié à la langue et à la culture, et il est inconcevable d'imaginer que la forme de la mémoire collective soit en transformation permanente dans les pays européens. Notre forme urbaine en Europe a été fondée dans l'antiquité

points de connexion entre les aéroports, de Paris à Houston, croient pouvoir échapper aux formes architecturales traditionnelles puisqu'il s'agit d'espaces de transit.

**Ces espaces de transit se développent dans toutes les villes.**

Dans toutes les villes, en effet, il y a des îlots de modernité qui se développent simultanément au centre historique, comme La Défense s'est développée par rap-

**Pourquoi avoir dénoncé si souvent les matériaux modernes, le béton, le verre, le métal et les architectures «objets»?**

Quand j'ai construit la DDE de Poitiers, on a trouvé des ruines romaines sur le terrain, ce qui me permettait de vérifier ma théorie sur la continuité. Pour moi, l'idéal c'est de concilier Palladio et le high tech et d'être à la fois dans les intemporels de la spatialité et des techniques contemporaines. Je ne suis pas opposé au

qui lui donne sa cohérence visuelle. C'est ce qui se passe dans Bologne, par exemple, où il est imposé de construire une pratique pour tout nouvel immeuble. Ce geste exprime ce lien essentiel entre l'architecture et la forme urbaine qui est la matrice de nos villes les plus conviviales. La contribution consciente à la mémoire collective reste pour moi la tâche incontournable de tous les fabricants de ville.

**Propos recueillis par Odile Fillion**