

Entretiens sur l'urbanisme (II)

CHRISTIAN DE PORTZAMPARC

Christian de Portzamparc, lauréat du prix Pritzker en 1994, architecte au style original, poétique et énigmatique à la fois, est surtout connu du grand public pour des bâtiments tels que la cité de la Musique de la Villette à Paris ou la tour du Crédit Lyonnais à Lille. Toutefois, autant que l'architecture, l'interrogation sur la ville occupe une place centrale dans son oeuvre, comme l'ont illustré ses récents projets pour la place Coislin à Metz ou le quartier Masséna à Paris. Ce sont ces thèmes qu'il a bien voulu approfondir pour les lecteurs de Commentaire.

NICOLAS VERON

COMMENTAIRE — *Vous avez commencé votre carrière d'architecte il y a une vingtaine d'années. Quel jugement portez-vous sur l'évolution des villes françaises depuis cette époque, et sur le débat architectural et urbanistique actuel ?*

CH. DE PORTZAMPARC — A l'étranger, on entend dire qu'il y a une bonne architecture en France, mais ici on ne sent pas réellement un débat. Nous souffrons de l'étanchéité entre le monde de l'architecture et de l'urbanisme et les autres domaines de la culture artistique ou technique — à l'heure même où la préoccupation des problèmes urbains se généralise.

Quant aux villes, elles sont entrées dans une période de modification. Historiquement, il y a d'abord eu la période des fondations et de la croissance progressive des villes, qui a duré très longtemps, avec une certaine harmonie et une certaine cohérence des schémas d'urbanisation ; c'est ce que j'appelle l'âge I, celui de la ville traditionnelle. Puis il y a eu une brève période de substitution violente et à grande échelle, de l'après-guerre jusqu'aux années soixante-dix, qui a construit les périphéries : c'est l'âge II de la ville. Maintenant, la période de modification commence, l'âge III, avec une attitude de prudence un peu inquiète, assez régressive, sans perspectives convaincantes à long terme. Ce que nous devons désormais faire pendant des décennies ou des siècles, ce sera de transformer ces périphéries qui ont subi une sorte de raz-de-marée catastrophique. Ce ne sera ni la croissance continue et progressive, ni la substitution violente de morceaux entiers : mais un processus complexe qui consistera à recycler, modifier, détruire des morceaux, reconstruire à leur place, adapter, rééquilibrer, transformer le mal en bien, et c'est un programme qui exigera des talents multiples.

— *Les règles du jeu de l'urbanisme ont-elles changé pendant cette période ?*

— L'urbanisme technicien qui était pratiqué il y a vingt ans n'est plus possible. La planification de grandes zones d'occupation du sol, irriguées par des

réseaux de circulation, divisées de manière rigide en sous-ensembles, est dépassée ; il faut désormais penser en termes de morceaux de ville distincts, sans abandonner la vision à grande échelle. On ne peut pas dire que les outils se soient adaptés. Dans l'âge III que nous vivons, il faut d'abord analyser, diagnostiquer, voir les points clés, travailler par étapes, ouvrir certains endroits, faire circuler à d'autres, conforter ces quartiers qui sont très différents les uns des autres, donc travailler sur de l'existant et y inventer des scénarios, densifier par ici, dédensifier ailleurs, avoir le courage de faire des transformations d'immeubles existants aussi bien que des constructions toutes nouvelles. Or c'est une matière totalement neuve à travailler.

— *Dans ce processus de transformation, y a-t-il encore une spécificité des villes européennes ?*

— Oui, sans aucun doute. Bien sûr, il y a des morceaux de ville internationale dans chaque grande métropole, et des programmes qui sont typiques de cette "ville-monde" avec ses palais des congrès, ses aéroports, ses hôtels... Mais pour l'essentiel, les villes européennes conservent leur caractère distinctif, avec leur centre historique marqué par la topographie puis par les tracés classiques et les grandes interventions de la fin du XIX^e siècle, avant les grandes étapes de construction périphérique. Ce sont des villes à plan radioconcentrique, qui "contiennent le temps" plus intensément que la plupart des autres grands cités ; leurs tracés ont souvent mille ans ou plus, et beaucoup d'immeubles âgés de 300 ou 400 ans y sont en pleine santé. Pour autant, ces villes ne se réduisent pas à leur passé, et on ne peut pas les agrandir en copiant ce qui se faisait il y a cent ans ! Tout a changé depuis : non seulement l'évolution de la propriété foncière, l'économie, les techniques, mais aussi les aspirations des gens.

Une approche esthétique ?

— *En parlant d'axes, de tracés, plutôt que de contraintes de logement, de circulation, d'activité économique, vous attachez une grande importance à la forme urbaine : diriez-vous que votre approche est esthétique avant d'être fonctionnaliste ?*

— Certains architectes aiment dire qu'ils ne s'occupent pas de forme, et même qu'ils ne s'occupent pas d'espace. C'est une pose avant-gardiste conventionnelle, que mes professeurs d'il y a trente ans prenaient déjà, et qui fait dire qu'on s'occupe de réseaux, d'immatériel, de concepts, etc. Ce n'est pas la mienne. Notre métier consiste à faire de l'espace, à mettre en forme des matériaux : un rectangle ou un carré ou un nuage sont des formes ; sans choix de forme, il n'y a pas de conception, ni d'architecture ni de ville. Les maires, les planificateurs, les chercheurs et même les habitants parlent en général de la ville en termes de rapports sociaux, de violence, de pollution, d'encombrement... en oubliant souvent la ville comme forme, comme espace visible. Or la forme telle que je l'entends n'est pas seulement une affaire d'esthètes ou de spécialistes, elle croise les problématiques techniques, sociales, économiques, et devient la trame de notre monde sensible. Depuis l'après-guerre, on a eu tendance à penser que la ville serait plus vraie, plus en accord avec son époque, donc plus élégante, en étant traitée selon la logique de l'industrie. On a éliminé avec cela les bidonvilles, et c'est bien. On a cru pouvoir inventer de toutes pièces une ville de substitution. Mais il y a un moment où il est devenu évident, il y a vingt ou trente ans, que l'addition des logiques techniques, toute féconde qu'elle soit, ne suffisait pas à faire la ville. La ville comme forme, c'est le résultat synthétique d'un ensemble de logiques techniques mais aussi symboliques, sociales, esthétiques.

— *Traditionnellement, un des instruments majeurs de la maîtrise formelle de l'espace était l'ornementation, sur les façades des bâtiments par exemple. L'ornement était jadis un outil universel, mais les architectes semblent y avoir renoncé depuis un demi-siècle. A-t-il définitivement disparu ?*

— C'est une question de définition, et d'ajustement par rapport à l'état des techniques ; l'ornement n'a pas disparu, il est traité différemment et ailleurs. Certes, on ne distingue plus comme autrefois la structure de l'architecture d'un surcroît orné. Mais la nécessité technique peut servir à créer un thème esthétique : je pense aux revêtements, aux carrossages, aux "peaux" des bâtiments, qu'elles soient en métal ou en béton d'architecture, nécessaires pour des raisons de protection au feu, au froid, à la chaleur, à l'eau, et qui sont en même temps des enveloppes tactiles, esthétiques. Et puis il y a aussi des éléments purement gratuits, sans nécessité structurelle ni fonctionnelle, et qui peuvent être qualifiés d'ornementaux même si en général on n'emploie plus le mot, parce que lorsqu'ils sont pertinents, ils sont inséparables de l'œuvre. En réalité, dès que vous voyez aujourd'hui une surface de qualité particulière, elle a presque toujours fait l'objet d'une dépense excédentaire. D'ailleurs, ce n'est pas toujours réussi. La laideur de notre époque s'étale avec le plus de pittoresque dans les zones d'activités – allez à Plaisir, à l'ouest de Paris ! – où les magasins de gros et les pizzerias rivalisent de surfaces clinquantes et d'enseignes kitsch. Voilà ce

que notre temps produit à l'état naturel en matière de décors.

Un territoire hybride

— *L'urbanisme a-t-il toujours pour but d'imposer un ordre ou de définir une signification ?*

— La plupart des villes se sont développées peu à peu, sans ordre géométrique, et l'urbanisme a toujours été un effort pour endiguer ce désordre. Au début de ce siècle, une ville comme Paris manifestait un équilibre entre ces deux grandes tendances ; c'était déjà ce que j'appelle aujourd'hui un territoire hybride, avec d'une part les faubourgs et les quartiers médiévaux, et de l'autre les grandes opérations qui ont commencé place des Vosges et culminé avec Haussmann. Aujourd'hui la situation est la même entre des centres ville avec leurs époques successives, des extensions industrielles chaotiques, et des grands ensembles assez organisés mais qui ne vivent pas bien. Jamais plus l'urbanisme n'osera rêver de tout homogénéiser ; nous sommes entrés dans l'ère de l'hétérogène, où les strates historiques sont devenues contradictoires. Les villes du futur seront des villes-archipels, elles seront plurielles et ce sera leur qualité : c'est déjà un des aspects fascinants des grandes métropoles. Ce qu'il faut, c'est rendre lisibles ces pièces différentes qui constituent l'ensemble urbain, et donner le maximum de qualité à chacune d'entre elles.

L'urbanisme n'est donc plus un travail de régularisation, mais d'intervention différenciée à des endroits très divers. Je suis très attaché à rendre compréhensibles les grands territoires urbains, à faire en sorte que l'habitant puisse en sentir physiquement l'orientation, les points cardinaux, les distances. C'est un moyen de mettre son corps en rapport avec un site, ça me paraît très animal et très nécessaire. Les plus belles villes ont cela, parce qu'il y a des trajets, de vieilles voies ; on comprend, on embrasse du regard l'étendue de la collectivité. C'est une sensation physique : savoir où on est sur la terre. Cela, l'urbanisme ne le réussit pas toujours.

— *Certains de vos collègues, comme Rem Koolhaas ou, d'une manière très différente, Jean Nouvel, vont plus loin : selon eux, c'est le chaos qui serait devenu le principal modèle d'organisation de la ville.*

— Je dirais plus volontiers que la ville est plus que jamais hétérogène, avec des blocs de cohérence distincts et partiels. La notion de chaos est trop floue ; elle est brandie de façon confuse pour contester la fonction ordonnatrice de l'urbanisme. En réalité, nous assistons à la constitution de cette ville en archipel, marquée par la fragmentation, et à partir de quoi des cohérences nouvelles peuvent être trouvées à partir d'un état qui, pour ce qui est de ses limites, a quelque rapport avec la géométrie fractale de Benoît Mandelbrot. Cela ne ressemble plus à la ville classique, c'est pourquoi on s'est plu à parler de chaos. Dans le monde grec, le *chaos* était ce qui avait précédé l'organisation du *cosmos*. Il est une donnée, non un modèle : s'il fallait le considérer comme souhaitable, autant ne pas parler de ville et d'urbanisme. Mais Rem Koolhaas, je crois, ne revendique pas une telle conception. Il dit simplement que le monde contemporain produit

spontanément un territoire chaotique, et que nos efforts d'architectes pour s'y opposer ne font souvent qu'aggraver la situation.

— *L'opération Euralille, où vous avez construit une tour pour le Crédit Lyonnais, se réclamait pourtant de ce type de discours. Comment cette réalisation s'insère-t-elle dans votre oeuvre ?*

— Il y a là un malentendu. Ce qui a été fait à Lille n'est pas du chaos. Il y a deux gares, le metro, une autoroute et une ville ancienne qui organisent des parcelles de territoire obligatoires et extrêmement denses : ce sont des contraintes très fortes. La position des voies et des bâtiments est déterminée par les structures des gares ; je n'y vois rien de chaotique, c'est plutôt une mise en valeur de ces îles de territoire découpées par des tracés routiers, où il faut des flèches et un plan pour vivre, et où le mouvement n'est plus une inclinaison des corps mais un projet conscient. La tour que j'y ai construite est un élément d'une série incomplète, puisque cinq à six tours étaient prévues à l'origine et deux seulement ont été construites, ce qui nuit sans doute à la perception de l'ensemble. Elle devait être en pont au-dessus d'une gare, et avoir une certaine visibilité ; il fallait faire entrer la lumière naturelle dans le plus grand nombre possible de bureaux, dégager le "toit" du pont, offrir le maximum de vues du centre ville, unifier des formes qui devenaient un peu particulières du fait de ces contraintes, et tenir compte de la faible largeur disponible pour les fondations qui a conduit à évaser le bâtiment en montant. Il a fallu donner une réponse plastique à toutes ces questions techniques et pratiques ; elle a peut-être également un certain caractère énigmatique.

« La ville contient le temps »

— *Vous avez dit que "la ville contient le temps", mais la sédimentation des différentes époques de la ville ne s'opère plus aujourd'hui comme autrefois : la modification à la marge des constructions, par extension ou adjonction, est devenue plus difficile, et le rythme et l'échelle des constructions ont changé. La fragmentation qui caractérise beaucoup de vos oeuvres — qu'il s'agisse d'architecture ou d'urbanisme — est-elle une sorte de supplétif à ce temps qui ne s'écoule plus comme avant ?*

— Notre rapport au temps a changé, mais, depuis que sa population croît moins vite, la ville procède à nouveau par renouvellement interne et non plus par croissance libre vers l'extérieur ; c'est pourquoi le temps urbain de demain sera partagé selon différentes vitesses : avion, train, Internet, mais aussi une vitesse qui ne sera peut-être pas tellement différente de celle des cités traditionnelles. Par exemple, j'ai réalisé une réhabilitation rue Nationale, dans le XIII^e arrondissement de Paris, sur des bâtiments qui ont vingt-cinq ans : il a fallu transformer complètement les façades, les halls, les espaces intérieurs, les jardins ; un bâtiment a été supprimé, d'autres ont été construits à neuf ; tout cela a créé un hybride, sur un territoire qui mêlait le système viaire de l'âge I au système constructif et spatial de l'âge II. Une certaine épaisseur temporelle a pu être recréée.

Pour autant, il y a des endroits où la ville a atteint une sorte d'état achevé, et où le temps semble désormais ne pouvoir être que destructeur. Avec la

stabilisation démographique, de plus en plus de morceaux de la ville peuvent être ainsi considérés comme achevés, et je trouve cela assez angoissant ! Cela revient à laisser à nos enfants un monde de plus en plus fermé, avec un stock d'objets, de cultures et de bâtiments de plus en plus étendu, qu'il faut conserver, archiver, et entretenir à grand prix. Pour cela l'âge II a été assez généreux : que de choses construites en vingt ans ! A nous de rebâtir son héritage, en utilisant une partie de l'existant, avec les habitants et leurs associations, avec tous les processus complexes que cela implique. Ce sera la capacité d'un bâtiment ou d'un territoire à rester concurrentiel sur le plan de l'usage qui décidera de sa modification ou non.

— *Peut-on encore imaginer un urbanisme provisoire, comme on le faisait dans les années soixante ?*

— Je ne crois pas qu'on ait besoin aujourd'hui d'un urbanisme provisoire. Au contraire, il faut pouvoir penser à trente ans, ce que ni les mandats électoraux ni les contraintes économiques ne permettent de réaliser ; or c'est en général la seule échelle de temps qui permette d'appréhender les vrais problèmes. Ce n'est pas seulement une question d'argent, c'est aussi une question de cohérence de vision. Le drame, c'est qu'aucune logique impérative, économique ou politique, n'invite à penser avec trente ans d'avance. Les laboratoires pharmaceutiques, l'industrie de défense, la communication et les transports sont par exemple des domaines où il y a de la prospective. La ville, non : pas de cycle long du retour d'investissement.

L'îlot ouvert

— *Vous avez proposé, comme solution au nouveau contexte de "l'âge III", un modèle d'"îlot ouvert" où les traditionnels alignements de façades sont remplacés par des alternances plus libres entre vides et pleins, entre constructions hautes et basses. Ce modèle est-il généralisable ? Mis entre des mains peu expertes, ne risque-t-il pas d'équivaloir au chaos de ce qu'on pratiquait dans les années soixante ?*

— Je suis certain que l'îlot ouvert ne peut pas reproduire le chaos car il implique une définition de trame des voies et une continuité entre celle-ci et le bâti, cela même que les années soixante avaient refusé systématiquement. Dans l'îlot ouvert, la rue définit un front bâti et rejoint ainsi une perception familière. La vision selon laquelle la seule rue acceptable serait une rue aux parois continue est très restrictive. Au Brésil, dans la plupart des quartiers de Sao Paulo par exemple, c'est la rue "continue" qui est l'exception, le front bâti intègre des retraits et des jardins, la mitoyenneté est même parfois interdite, et pourtant le système viaire est parfaitement lisible et bien vécu. J'ai en tête beaucoup d'images d'endroits où la ville a fait naître spontanément des îlots ouverts qui fonctionnent bien ; mais jusqu'ici, cela n'a été que le fruit du hasard, et non une forme véritablement partagée.

— *On entend souvent dire que ce développement sur une longue période est dépassé, que les technologies nouvelles de l'information et de la communication vont rendre la ville superflue, en bouleversant complètement les notions de proximité,*

de centralité. Pensez-vous également que ces technologies nouvelles auront une influence sur la forme de la ville ?

— Cela fait trente ans que l'on parle de la déterritorialisation de la ville par les technologies de l'information, et cette tendance est effectivement à l'œuvre dans certains territoires comme le Middle West américain ; mais l'évolution de la plupart des métropoles a prouvé le contraire. Au lieu de l'émiettement annoncé, les gens ont recherché la proximité. Connectés ou non aux réseaux, les hommes continuent de vivre avant tout sur le mode de la proximité, des *favelas* de Rio à la City de Londres, en même temps qu'ils développeront des relations déterritorialisées sur des réseaux immatériels ; ne faisons pas abstraction trop vite des contraintes liées à la matière et au corps, car c'est là que sont les vrais problèmes de la ville. Internet ne fera qu'enrichir notre relation avec le monde, comme l'ont fait l'imprimerie et le téléphone — même si certains aspects, comme le développement du téléachat vont continuer à modifier notre rapport à l'espace physique de la ville.

— *La relative stagnation de l'activité de construction en France n'est pas valable partout : en Europe même, Berlin offre l'exemple d'une ville en mutation rapide. Comment lisez-vous son évolution récente ?*

— La phase de reconstruction des années quatre-vingt (notamment l'exposition internationale d'architecture IBA'87) a imposé, en réaction aux constructions désordonnées de l'âge II, un certain fétichisme de l'îlot fermé. Je pense que c'est dommage, car ce retour au passé de Berlin s'est effectué sans la culture architecturale qui avait formé cette ville, qui n'a que deux siècles en tant que métropole : on a réformé de très grands îlots avec des architectures de logements parfois sans intérêt. C'était faire la même chose que dans le passé, mais en moins bien. En revanche, depuis l'annonce du retour du gouvernement fédéral, il y a un effort pour redonner un caractère à Berlin, et pour faire dire à l'urbanisme ce que le discours ne peut pas dire, c'est-à-dire le retour à la tradition prussienne comme corollaire de la réunification : cela me paraît être le sens du travail, par exemple, d'un Hans Kollhoff. C'est une attitude compréhensible pour ce territoire massacré, auquel la reconstruction d'après-guerre n'a pas réussi à rendre une identité. J'ai l'impression que l'effort actuel, bien que non dit, tend à redonner à Berlin son épaisseur temporelle perdue.

— *Peut-on changer l'urbanisme par la voie réglementaire ?*

— Le règlement est important pour éviter le pire, mais il n'est pas en soi créateur de qualité. Il peut même parfois empêcher celle-ci. Dans l'époque de transformation qui est la nôtre, une des tâches de l'urbanisme est précisément le diagnostic à une échelle très locale, celle du quartier, pour reconstruire la ville sur elle-même : cela demande non pas une réglementation générale, mais de l'attention aux circonstances particulières. Par exemple, dans les territoires dilués des périphéries, il peut être utile de densifier, contrairement à ce qui se passe en général dans les centres. Plus que la réglementation générale, les documents locaux, comme les plans d'occupation des sols, sont nécessaires et très importants dans le dialogue avec

les habitants — même s'ils peuvent être un frein terrible lorsqu'ils sont mal conçus. S'il n'y avait pas une telle projection collective du territoire de la ville, mais seulement des interventions individuelles, il n'y aurait aucun moyen d'affronter les questions très dures que pose le développement urbain. Le problème, encore une fois, est que notre société a du mal à se projeter à long terme.

— *Cette "projection collective du territoire de la ville", comme vous l'exprimez, se matérialise normalement en France par la médiation de l'élu local. Quelle vous paraît être aujourd'hui l'efficacité d'une telle médiation ?*

— La responsabilisation des élus est positive, par rapport à l'époque où c'était l'État qui accordait les permis de construire. Mais cela exige qu'ils sachent s'entourer de conseils et qu'ils acquièrent une compétence architecturale spécifique. Cela exige aussi une participation nouvelle des architectes dans la nouvelle relation entre le projet et la collectivité : les modes de travail correspondants restent pour l'essentiel à inventer. L'enseignement de l'architecture doit lui aussi valoriser et préparer cette évolution.

— *Nous avons beaucoup parlé de transformation, de modification, de gestion de la ville. Peut-on encore être visionnaire en urbanisme ?*

— Je l'espère ! L'âge III n'a pas supprimé le rêve dans la ville. La modification, la métamorphose exigent d'être visionnaire. La palette des outils de transformation de la ville est de plus en plus riche : ce n'est pas seulement la démolition et la construction, c'est aussi l'aménagement de nouvelles lignes de transport, l'action sur le sol, le mobilier urbain, les plantations... Le rôle dévolu à l'automobile et aux transports, en particulier, est fondamental.

Quand je dis que la ville contient le temps, je le pense toujours selon une sorte d'équipartition entre le passé et le futur. La protection absolue du passé me semble interdire l'avenir, en interdisant de toucher à quoi que ce soit, en accusant systématiquement un futur destructeur ; inversement, la logique de la table rase a montré son incapacité à créer de la ville, elle n'est qu'une attitude mimétique du geste révolutionnaire à la Lénine, selon lequel le nouveau ne peut naître que de l'éradication du passé. Aujourd'hui, il faut savoir détruire certaines choses, mais pas tout. C'est vital. Il faut assumer le temps, recycler le passé, mais il faut aussi introduire des choses nouvelles, intervenir avec liberté et élégance ; ce que faisait Carlo Scarpa en adaptant des palais vénitiens à un usage contemporain par quelques interventions sur des points clés, en faisant en sorte que le passé s'en trouve plus beau. C'est tout le contraire de la conservation aveugle. Cela suppose qu'on détruise certains morceaux en inventant sans cesse du nouveau. La ville ne sera plus jamais homogène : cela n'est pas une condamnation au chaos, mais un enrichissement. La transformation de l'existant est souvent plus riche que la création ex *nihilo*. La ville ne connaît pas d'archives mortes.

CHRISTIAN DE PORTZAMPARC
Propos recueillis par Nicolas Véron