

Entretiens sur l'urbanisme (III)

JEAN-MARIE DUTHILLEUL

Jean-Marie Duthilleul, architecte-ingénieur, dirige l'agence qui a conçu toutes les gares construites ou réaménagées par la S.N.C.F. depuis la conception de la ligne T.G.V. Atlantique, parmi lesquelles les gares du Nord et Montparnasse à Paris, Lille-Europe, Nantes, Rennes, Massy, Marne-la-Vallée, Roissy, mais aussi de nombreuses gares de banlieue parisienne. Nul mieux que lui ne peut donc parler de la place du transport dans la ville : c'est l'un des thèmes de cet entretien, le troisième de notre série consacrée à l'urbanisme

NICOLAS VERON

COMMENTAIRE — *Votre agence d'architecture et de design, avec celle d'Aéroports de Paris dirigée par Paul Andreu, est l'une des deux plus importantes de France ; pourtant, votre production ne connaît qu'un seul type de bâtiment : la gare. Quel regard cela donne-t-il sur des villes de France et d'Europe ?*

— Un regard en mouvement. Je suis frappé de voir à quel point les représentations de la ville ignorent le plus souvent l'irruption extraordinaire du mouvement au cours de ce siècle. La plupart des débats sur la forme de la ville, sur son rôle dans la cohésion sociale, se font à partir d'une analyse statique et ignorent la transformation d'usage de la ville qu'a pu apporter l'explosion des capacités de s'y déplacer : on raisonne sur la ville du futur à partir de schémas d'ancien régime. Alors que, vu de ma fenêtre — qui est souvent la fenêtre du train —, j'ai le sentiment que l'espace-temps de la ville a changé, que cette diversité nouvelle des modes de déplacement modifie tout.

— *Quelles conséquences cela peut-il avoir sur l'architecture ? Celle-ci est malgré tout, par nature une production d'objets statiques...*

— Oui, mais l'architecture est le décor statique d'une vie qui bouge. Une gare ne peut être pensée que par rapport à celui qui la traverse pour entrer ou sortir de la ville. Dans les publications d'architecture, on voit rarement un bus, une voiture ou un tramway passer devant les bâtiments, le bâtiment photographié est abstrait du mouvement de la ville ; or c'est cette sorte d'énergie cinétique projetée par la ville qui fait que les distances changent et que les logiques d'implantation évoluent. Quand on est à Montparnasse, on est plus proche du Mans que de Saint-Denis. Le tissu urbain traditionnel n'existe pratiquement plus comme support de

pratiques sociales, il a été radicalement réorganisé en fonction des grands réseaux de transport, et la notion de centralité a changé. Les gens qui utilisent quotidiennement le RER se constituent une carte mentale de la ville qui ne procède plus seulement par l'espace mais qui tient compte de la distance-temps. Les salles de cinéma s'installent maintenant sur les grands noeuds de communication, Châtelet-les-Halles, Montparnasse, La Défense... De même pour les centres commerciaux et même certains grands équipements publics. Le problème est que cette évolution a eu lieu en suivant des logiques fonctionnelles d'implantation, mais sans avoir été accompagnée d'un effort de représentation, de présentation.

Une architecture en mouvement

— *De ce point de vue, peut-on considérer que les gares que vous construisez préfigurent les édifices publics futurs ?*

— En tout cas, ces gares représentent pour nous un effort de prospective sur la ville, parce que nous sommes avant tout attentifs à la dignité de ceux qui les parcourent. Quand les transports de masse ont commencé à être développés à partir des années soixante, avec les autoroutes, les parkings, le RER, peu de moyens ont été consacrés à la mise en forme des espaces pour qu'ils soient vivables et décents. L'unique priorité du transport était la vitesse de transit, sans regard pour l'agrément du passage, en écho à une idéologie fonctionnaliste. Or pour nous, les gares doivent aussi être des espaces nobles, avec une ambiance, un aspect, une présentation dignes. Cette notion de présentation, d'"emballage" pour ainsi dire, me semble essentielle, en

architecture comme ailleurs : dans les services proposés au public, il n'y a pas de raison de ne pas se préoccuper de la présentation qui est aussi une marque de respect et d'attention. Haussmann, de ce point de vue, avait bien présenté ses avenues, alors que nous ne l'avons pas vraiment fait avec nos entrées de ville ! Cet effort, nous cherchons aujourd'hui à le faire pour les gares, qui participent à l'expression du voyage en train.

Le temps est de plus en plus précieux : aujourd'hui, chaque minute de vie compte ; je suppose que l'éloignement du spirituel relativise la dimension du temps. Ces heures qu'on passe pour voyager le plus vite possible doivent pouvoir être utilisées au mieux, en particulier dans les gares, en permettant de s'enrichir intellectuellement, spirituellement, culturellement ou physiquement, en achetant des biens ou des services. Les gares que nous construisons ne sont plus seulement des lieux de transit, mais des lieux publics où les voyageurs ont le choix entre beaucoup de services en plus du transport.

Cela suppose aussi que la gare soit compréhensible. L'offre est de plus en plus compliquée, et les itinéraires des voyageurs sont de plus en plus riches, car ils croisent de plus en plus différents modes de transport, mais l'espace doit rester simple. Dans les années 60, peu importait la complexité de la machine dans laquelle on entraînait les gens, pourvu qu'ils finissent par trouver le bon tuyau. Cette image de l'échangeur doit disparaître, pour que ceux qui se déplacent puissent comprendre tous les choix qui s'offrent à eux avant de décider de s'engager dans un système. La gare TGV/RER de Roissy illustre bien cela : elle aurait pu être horriblement compliquée, inextricable, eu égard à la diversité des cheminements possibles, mais tout notre effort a porté sur la simplicité des espaces. C'est un bâtiment dont les parois sont des infrastructures : le toit est fait de routes, les bords sont des galeries piétonnes et des métros, et le sol est couvert par les quais et les voies ferrées. Il n'y a pas de murs, et pourtant les gens comprennent assez bien.

Il n'y a pas de fatalité de l'infrastructure, ni de la technique. On peut soumettre la technique à une volonté de constituer un espace serein, qui la dépasse. A Roissy, les infrastructures sont là, mais mises en ordre, maîtrisées, au service des gens qui vont y passer.

— *C'est aussi le sens qu'on pourrait donner à votre intervention sur la gare Montparnasse : auparavant, cette gare pouvait être considérée comme l'archétype d'une architecture fonctionnaliste à Paris ; vous l'avez transformée, d'une part, en l'ouvrant sur la ville, et d'autre part, en lui donnant une richesse de significations dont elle était*

dépourvu lorsqu'elle n'était, pour reprendre votre expression, qu'une succession de tuyaux.

— La gare Montparnasse est une sorte de manifeste. Nous avons travaillé sur un bâtiment qui avait vingt ans, nous l'avons découpé physiquement, nous avons découpé les dalles de béton et même laissé cette découpe apparente, comme pour affirmer qu'il n'y a pas de fatalité du béton, de l'incompréhensible, de la dalle... La nouvelle gare Montparnasse est un lieu où le but est de se donner de l'air, de la lumière, de la compréhension.

— *Pour autant, l'architecture des années 1955-75 est-elle irrécupérable ?*

— Pour moi, la modernité a toujours un sens. Dans les années soixante, il fallait répondre à une demande sociale, donner à chacun une baignoire ; les bidonvilles de Nanterre existaient encore, et on rêvait de propreté et d'angles droits... En matière de transports, les déplacements ont été facilités aussi. Seulement, cela a été conduit d'une manière dans l'ensemble très rigide. Cette période ne doit cependant pas être jugée en bloc.

Prenons l'exemple de grands ensembles comme Sarcelles ou Massy, dont on n'entend pas parler aujourd'hui car ils fonctionnent plutôt bien : ces ensembles sont bien typiques de leur époque, mais sans séparation des fonctions ni des circulations, sans dalle entre les voitures et les piétons, et avec une prise en compte dès l'origine des éléments de paysage comme les plantations d'alignement qui en trente ans a fait son oeuvre ; des implantations commerciales, des notions de centralité se sont agglomérées peu à peu.

— *Vous voulez dire qu'au sein même de la catégorie des grands ensembles, on ne peut mettre sur un même plan Massy et d'autres aujourd'hui plus en difficulté, comme les Minguettes à Vénissieux : leur évolution sociale différente ne serait pas due à des causes extérieures ou au hasard, mais bien à des conceptions initiales de qualité très différente.*

— Oui, c'est souvent lorsqu'il y a eu des vices de conception et de programmation que l'évolution a mal tourné. Ces grands ensembles ont été les fruits d'un travail de groupe, qui a parfois conduit à des insuffisances en matière commerciale, d'activités, d'équipements scolaires ou d'organisation spatiale : que faire aujourd'hui d'Argenteuil et de sa dalle ? Le temps est en train d'accomplir son oeuvre de sélection, mais certains grands ensembles passent le test avec succès.

L'urbanisme et la durée

J'ai l'impression que toute réalisation urbaine commence sa période de pénitence trois

ans après son inauguration, touche le fond dix ans après, et, si elle est bonne, remonte au bout de vingt à vingt-cinq ans... Au moment de la création des villes nouvelles, on a voulu rompre avec ce qu'on appelait alors la monotonie des grands ensembles : lorsque j'ai commencé ma carrière à cette époque, beaucoup d'architectes cherchaient à créer artificiellement l'anecdote ; c'était le temps du "chahutez-moi ça", de l'architecture "proliférante", des "pyramides" d'Évry avec leurs empilements de petites boîtes, une sorte de rêve du vernaculaire : on s'imaginait recréer Honfleur en plaine de Beauce, à base de panneaux préfabriqués. Puis la rouille a fait son oeuvre, et aujourd'hui on voue les pyramides d'Évry aux gémonies en oubliant tout ce qu'elles ont pu apporter comme nouveau rapport au paysage. Ensuite, il y a eu le mouvement massif vers la maison individuelle. Dans les années quatre-vingt, on rêve de marier la maison individuelle et la ville : cela donne les "maisons de ville", qu'on étale dans des cités à l'américaine, avec le développement de l'automobile que cela suppose. Au total, sur trente ans, on a un nombre d'essais et d'expériences extraordinaire, dont n'aurait jamais osé rêver aucun urbaniste au siècle passé. Pour moi, il en ressort la conviction qu'une certaine simplicité dans l'organisation de la ville et dans l'architecture est nécessaire.

La simplicité, c'est la trame des villes des colons d'Amérique du Nord, qui posaient leur grille orthogonale de rues et d'avenues au milieu d'une plaine. Le milieu professionnel a pris conscience qu'il n'y a pas de solution miracle en urbanisme, même si certains rêvent encore de grands desseins, de belles images de villes qui résoudraient tous les problèmes. Mais s'il n'y a pas de système absolu, il y a un certain nombre de données de base qui permettent de gérer la croissance de la ville, par extension ou par densification, de façon souple. On recommence seulement à prendre conscience de ce que l'architecture est une musique à jouer avec des temps forts et avec des calmes ; tout bâtiment ne doit pas forcément donner lieu à une expression monumentale. Aujourd'hui, les immeubles d'habitation deviennent plus calmes, plus simples.

— *On reproche souvent à l'architecture française d'être décalée par rapport aux aspirations du grand public.*

— Le rapport entre l'architecture et le grand public est toujours passionnel, même s'il l'est un peu moins pour une gare que pour des logements, car la pratique est collective. C'est un rapport de concepteur à utilisateur très difficile, car l'architecture intervient dans un temps long, avec au moins trois ans entre la première esquisse et la réalisation : il faut donc anticiper l'évolution du public, comme

l'interaction entre le public et le bâtiment. Comme il est impossible de définir le produit à partir d'attentes exprimées explicitement par les gens, il faut proposer des solutions à partir desquelles une évolution pourra avoir lieu. Ensuite, l'accord entre l'architecture et le public peut avoir lieu au moment de l'inauguration, parfois deux ans plus tard, parfois jamais, et il ne sert à rien d'être en avance ! La nouvelle gare Montparnasse déroutait un peu au début, mais maintenant les gens s'y sentent chez eux, et ce que nous avions anticipé de leur comportement s'est mis en place peu à peu. Par exemple, vis-à-vis du rapport aux différents niveaux de sol, le public a évolué : il y dix ans, les gens souhaitaient se repérer en permanence par rapport à ce qu'on appelle communément le sol naturel ; à présent, il leur suffit de pouvoir repérer les différents niveaux par rapport à leur propre position. On est passé de la référence absolue du sol naturel à la référence relative entre les différents planchers, et Montparnasse en est une illustration qui fonctionne très bien.

— *La question de l'adéquation entre l'architecture et le public est liée à celle de l'articulation entre commande publique et commande privée. La commande publique occupe-t-elle en France une place trop importante ?*

— Le problème de la commande publique, c'est le recours systématique aux concours, qui impose une démarche linéaire peu propice à la bonne prise en compte des besoins : il n'y a pas d'itération, de dialogue possible entre les besoins qui s'expriment et le projet qui s'élabore. À l'agence des gares, nous avons la chance d'échapper à cette logique et de pouvoir construire le projet peu à peu dans un aller-retour permanent avec les élus, l'administration, les aménageurs, l'exploitant, etc. : le programme se construit en même temps que le projet ; les besoins sont mieux identifiés à partir d'une première esquisse architecturale qu'en restant complètement dans l'abstrait, et l'adéquation entre le public et le projet peut se faire de façon évolutive. Le mécanisme des concours interdit cette souplesse, en imposant un parti défini dès le départ en réponse au programme, et dont on ne peut plus s'éloigner ensuite puisqu'il a été choisi par un jury.

— *L'architecture publique n'occupe-t-elle pas tout simplement une place trop importante, en occultant la commande privée qui constitue pourtant l'essentiel des réalisations ?*

— C'est vrai, les revues d'architecture par exemple privilégient la publication des bâtiments publics, et c'est dangereux. Les concours publics ont parfois conduit à considérer l'architecte comme une sorte de carrossier, qui ne ferait qu'habiller des espaces conçus par d'autres et perdrait son rôle de

réflexion sur l'organisation sociale. Alors que l'architecture est tout le contraire d'une gesticulation de façade ! Prenez l'exemple de la façade de Libéral Bruant sur l'esplanade des Invalides : une barre de 180 m de long qui organise tout autour d'elle, simplement par la maîtrise de l'espace. L'hypermédiatisation de la commande publique accompagne cette rupture dramatique entre programme et projet, elle empêche aussi que la conception de l'avenir s'effectue de façon collective, en donnant l'impression fautive que tout peut être réglé avant le premier coup de crayon.

— *Cela se traduit aussi par une interrogation sur la légitimité des architectes à intervenir sur l'urbanisme. Est-ce aux architectes qu'il doit revenir d'être les concepteurs des villes ?*

— Certains très bons architectes sont de piètres urbanistes, mais d'autres excellent dans les deux domaines : il n'y a pas de règle. La différence tient au mode d'implication de l'individu dans le projet. En urbanisme, on travaille sur une échelle de temps beaucoup plus longue qu'en architecture, de l'ordre du quart de siècle au moins pour des opérations comme Seine Rive Gauche ou La Défense, et il faut avoir une vision stratégique sur les répercussions des décisions, demain, dans dix ans et dans trente ans. L'urbaniste dessine en même temps une rue qui est figée pour des siècles, et un gabarit de façade qui, lui, peut changer. Il doit savoir prendre du recul, sans vouloir immédiatement marquer le territoire. Au fond, il n'y a pas de signature en urbanisme : c'est une action collective, un sport d'équipe ; il faut sans arrêt prévoir comment les décisions prises aujourd'hui pourront être adaptées par les successeurs dans cinq ans. Cela implique un effort permanent de modestie et surtout de vision prospective. Il ne faut pas pour cela s'interdire les gestes forts et les grands tracés ! Mais il faut faire attention : le tracé n'est juste que s'il est révélateur et fédérateur.

La banlieue vue des quais

— *Vous avez beaucoup travaillé en banlieue parisienne, à la fois pour le TGV — à Roissy, Marne-la-Vallée, Massy — et pour les réseaux SNCF de banlieue, par exemple autour du Grand Stade. Quel regard portez-vous sur l'évolution de ce territoire ?*

— J'entends depuis longtemps parler de la banlieue comme d'un morceau de ville raté, qu'il faudrait rattraper. C'est très désobligeant pour ceux qui y habitent ! Parce qu'on veut plaquer sur la banlieue le schéma de la ville-centre, de la ville du passé, on oublie que la banlieue a précisément été générée par l'augmentation contemporaine de la vitesse et du mouvement :

les villes n'ont pu s'étendre que grâce aux routes, puis aux RER, aux métros. Cela dit, il y a effectivement des choses à améliorer. Nous travaillons beaucoup en ce moment sur les gares de banlieue, fort délaissées jusqu'à présent mais qui sont à notre avis des lieux majeurs, qui pourraient bien devenir de nouveaux centres de vie de la manière la plus crédible, car elles voient passer jusqu'au tiers de la population chaque jour. C'est sur de tels lieux que peut se construire une reconquête des territoires lacérés de ronds-points, d'échangeurs, d'infrastructures de transport en tous sens. Nanterre, par exemple, est un véritable archipel : de la Défense à la Seine, les routes et les chemins de fer dessinent des îles, avec très peu de ponts d'une île à l'autre. La gare peut être le port qui permet non seulement de quitter ces îles, mais aussi de rester et de créer une vraie vie sociale, des activités et des services. Nous avons réalisé une carte de la proche banlieue de Paris où, en traçant des cercles de 500 m autour de chaque gare, on couvre presque la totalité de la surface : si on tentait de structurer quelque chose autour de ces gares, je crois qu'on accomplirait de grands progrès.

— *Comme citoyen et comme architecte, quel est votre jugement sur la politique de la ville telle qu'elle est menée depuis une dizaine d'années par les pouvoirs publics ?*

— Comme citoyen, je dirais qu'elle n'est pas très lisible. Tous les gouvernements successifs proclament leur volonté de prendre en charge la ville, mais la superposition des interventions rend le résultat peu clair. Je disais tout à l'heure que l'espace doit être lisible pour que chacun puisse se situer : la politique de la ville, c'est pareil. J'avoue avoir du mal à la juger, faute de parvenir à la comprendre.

— *La manifestation la plus récente de cette politique est la création de "zones franches urbaines", qui peut être considérée comme un pas de plus vers la mise à part des quartiers en difficulté. Est-ce qu'il faut également un urbanisme dérogatoire dans ces quartiers ?*

— Pour aller vite, il y a eu trois phases dans la politique de la ville : d'abord, la phase "Banlieues 89", dans la première moitié des années 80, où l'accent était mis essentiellement sur les aménagements spatiaux ; puis il y a eu le retour du thème social au détriment des thèmes d'espace et d'aménagement ; enfin, aujourd'hui, troisième mouvement, on recherche une action économique sur les quartiers en difficulté, pour que les entreprises s'y implantent et que les gens s'occupent sur place... Il serait préférable de prendre en compte ces trois thèmes simultanément. Cela fait longtemps qu'on n'a plus parlé de l'espace, de sa lisibilité, de ce qu'une action collective peut lui apporter. Nous souhaitons, avec quelques architectes, réfléchir

et montrer qu'à partir de l'intervention sur certaines gares de banlieue, un changement de l'espace est possible, en créant les services que j'évoquais, en créant des lieux de rencontre. Il est dangereux d'oublier la dimension spatiale.

Un urbanisme dérogatoire peut contribuer à dégager des terrains à bâtir nouveaux. Il ne faut avoir ni complexes ni fausses pudeurs : il faut être libre. La liberté, c'est le pouvoir unique, donner à chacun d'inventer l'avenir, au-delà des prétendus « choix incontournables ». Là est le cœur même du métier d'architecte. Alors, profitons-en ! Les grands ensembles, on peut les modifier, construire à côté, on peut se dire que ce sera démoli dans vingt ans... Non pas que les solutions arrivent toutes seules, il faut travailler longuement, pétrir les contradictions jusqu'au moment où émerge quelque chose qu'on n'avait jamais imaginé, qui semble vous avoir attendu tant c'est évident.

Esthétique et vérité

— *La liberté a aussi un rapport avec ce qu'il peut y avoir de plaisir esthétique dans l'architecture. Comment définiriez-vous la qualité esthétique d'un bâtiment ?*

— La qualité esthétique est globale ; elle ne peut pas être considérée sans référence à celui qui regarde et qui pratique le lieu, à l'homme qui parcourt l'espace. La société va mal lorsqu'elle sépare l'esthétique du reste des problèmes qu'elle se pose. A l'agence, nous refusons de considérer le beau comme une des composantes d'un ouvrage au même titre que le courant électrique, la climatisation ou la stabilité des structures ; or cette conception est hélas très répandue, par exemple dans la pratique de ce qu'on appelle les ouvrages d'art. Pour franchir une vallée, on dessine un pont qui tient, et ensuite on va chercher un architecte pour "habiller" ce pont ; comme si un pont tout nu n'était pas souvent beaucoup plus beau qu'un pont habillé. Généralement, le résultat est d'une grande tristesse.

— *Le grand public a pourtant tendance à associer cette notion d'habillage des ouvrages avec les réalisations du siècle dernier, comme le pont Alexandre III à Paris par exemple...*

— Il suffit de parcourir quelques-unes des autoroutes récentes pour apercevoir une multitude de ponts engoncés dans leur carapace de terre cuite ou leurs garde-corps multicolores qui altèrent la lecture de l'ouvrage. Le pont Alexandre III est différent car c'est une structure très audacieuse, avec son grand arc qui franchit la Seine d'un seul mouvement. La décoration (les pylônes, les chevaux ailés, les lampadaires, les balustrades et les sculptures en métal) est au second plan, elle est un accompagnement, une expression, une mise en

valeur de cette structure très forte à laquelle elle donne un rythme. Si ce pont avait quatre ou cinq arches au lieu d'une seule, la décoration prendrait le pas sur la structure et le tout aurait l'air très chargé. Dans un pont autoroutier à trois travées, la structure n'a pas beaucoup de force, donc elle n'apparaît que comme un support de décoration : on ne voit plus un équilibre des forces comme au pont Alexandre III, mais un assemblage de matériaux divers posés, fardés sur une structure support. C'est une question de dosage. Quand Paul Andreu dessine un pont au terminal du tunnel sous la Manche, avec une travée répétitive et somme toute banale de vingt mètres de portée, il fait un dessin d'une extrême simplicité : rien de superflu, il faut laisser respirer cette structure toute simple dans l'espace et c'est cela qui lui donne sa force. Il y a une forme de vérité dans l'esthétique.

— *Dans le pont Alexandre III, l'ornementation n'est donc pas là comme fin en soi, mais pour introduire un rapport à l'échelle humaine dans un ouvrage de grandes dimensions. Mais cette ornementation paraît familière, parce qu'elle utilise un vocabulaire classique — statues, balustrades, colonnes — auquel les architectes ont aujourd'hui collectivement renoncé ; a-t-on encore besoin d'accompagner les transitions d'échelle, et si oui comment peut-on le faire d'une manière contemporaine ?*

— Nous avons beaucoup réfléchi à cette question. Platon disait que "le beau, c'est la splendeur de la vérité". Mais toutes les révélations divines disent aussi que la vérité brute est violente, insoutenable : nul ne saurait voir la face de Dieu sans mourir. Il faut domestiquer les structures trop puissantes en rendant leur vérité acceptable pour l'oeil humain, comme au pont Alexandre III, ou à la Tour Eiffel.

S'il n'y a pas lieu d'utiliser l'ornementation traditionnelle dans la société actuelle, c'est qu'elle ne correspond plus aux rapports entre les gens, qui sont aujourd'hui plus directs qu'il y a cent ans, avec moins de convenances, de conventions. L'ornement classique, qui exprimait ces conventions, ne traduirait plus la réalité de la société. Comme la convenance, il cachait la structure pour mieux la souligner : ce n'est plus ainsi qu'on procède. Ce qui est conforme à notre époque, c'est une expression très forte des matériaux pour jouer ce rôle d'adoucissement. Il faut trouver la pierre justement accordée, le bois, le verre, la lumière qui permettent l'« humanisation » du lieu.

Par exemple, les stations souterraines du RER E, que nous construisons en ce moment à Saint-Lazare et à la gare du Nord, des endroits extrêmes *a priori*, inhumains : les gens descendent à trente mètres sous terre pour

rejoindre des trains qui transportent chacun plus de mille personnes ; des paysans du Moyen Âge qui verraient cela deviendraient fous ! Chaque station est un vide formé par des voûtes en béton gigantesques qui contiennent la pression de la roche. Notre projet exprime cette vérité, mais si ces voûtes étaient laissées telles quelles, elles seraient très adaptées comme décors pour un film d'aventure, mais dures à vivre pour la pratique quotidienne. Il y a trente ans, les architectes du RER A, confrontés au même problème, ont caché la vérité des structures derrière des dalles ou des contremurs. Pour notre part, nous ne cherchons pas à masquer mais à rendre habitable, un peu comme les architectes du Métropolitain qui, en 1900, avaient laissé deviner les voûtes derrière le fameux carrelage blanc à pans coupés. Le projet du RER E évoque donc des références familières : au sol, dans les passages à forte circulation, du marbre blanc, du bois ailleurs ; pour la lumière, des grands lustres ; les façades des locaux techniques sont en cuivre, matériau à la connotation chaleureuse, voire culinaire !... Tous ces matériaux sont mis en oeuvre au plus près des gens, pour les accompagner dans leur cheminement. L'esthétique, c'est cela : la splendeur de la vérité, incarnée pour donner du bonheur à ceux qui la regardent.

— *C'est un peu ce qu'exprimait déjà Vitruve il y a deux mille ans, en définissant l'architecture comme la somme de trois éléments : la solidité, la commodité et la "voluptas", le plaisir...*

— Oui, en plus d'être stable (il vaut mieux éviter que les bâtiments s'effondrent) et pratique, l'architecture doit rendre heureux ; c'est très différent du débat sur la forme ou la couleur, auquel on réduit trop souvent la question esthétique. Celle-ci, la question éternelle de l'architecture, pourrait être formulée comme : qu'est-ce qui fait que je me sens bien en entrant dans un lieu ? Cela peut dépendre de la proportion, de la lumière, du rythme et du découpage de l'espace, du fait qu'un plafond n'est ni trop élevé ni trop bas. C'est un ensemble de sensations qui implique de comprendre comment fonctionne le lieu, et qui dépasse donc de beaucoup les pures questions de forme. Le but de l'architecture est de rendre heureux les gens qui viennent dans un bâtiment pour y faire quelque chose : dans ce sens, effectivement, Vitruve est toujours actuel.

— *Si l'on passe de l'architecture à l'urbanisme, cette question se pose-t-elle de manière différente ?*

— A l'échelle de l'urbanisme, cela devient beaucoup plus compliqué, mais il s'agit toujours de la quête du bonheur. Il peut être pénible de passer deux heures chaque jour dans les transports, donc la *voluptas* de la ville c'est

entre autres le fait que le travail et l'habitation puissent ne pas être trop éloignés. Mais c'est aussi que le trajet soit agréable, qu'on n'aille pas à la gare comme chez le dentiste autrefois, avec l'estomac noué. La ville est multiple, toutes les libertés qui s'y croisent doivent pouvoir y trouver le moyen de construire leur propre bonheur. Dès qu'elle impose un comportement forcé, c'est l'échec. Au fond, le problème des grands ensembles qui fonctionnent mal, c'est qu'ils manquent de richesse d'offre de pratiques sociales. L'élément visuel n'est pas tout seul, et comme je le disais à propos de "Banlieues 89", l'action sur la seule apparence des bâtiments ne suffit pas. Il faut arriver à prendre en compte l'aspect visuel, l'expression spatiale, dans un contexte plus global.

A l'échelle de l'urbanisme, on retrouve la problématique du pont Alexandre III ou du RER E : l'esthétique est une manière de présenter la vérité pour qu'elle soit supportable. La ville, en vérité, c'est une histoire de fous. La vision de Paris depuis un point haut, la nuit, avec toutes ces tours et toutes ces fenêtres éclairées, derrière chacune desquelles il y a une famille, un couple, une histoire, toute cette immensité de l'agglomération humaine est profondément impressionnante. Le contraste entre la complexité de la vie et de la personnalité de chaque individu, et la brutalité de cette concentration énorme, c'est la vérité de la ville qui apparaît alors d'un coup. L'esthétique doit rendre cela acceptable. C'est ce qu'a réussi Haussmann : quand vous voyez quelqu'un au balcon du cinquième étage sur le boulevard de Sébastopol, cela réintroduit une échelle qui masque l'agglutination des personnes, qui donne l'impression illusoire mais rassurante d'une relation personnelle. Si au lieu de cette silhouette sur le balcon apparaissaient tout à coup les dix millions d'autres qui sont autour, ce serait très dur.

Ce qui est insoutenable dans certains grands ensembles, c'est bien cette vision permanente de l'accumulation. En réaction, le rêve du pavillon individuel dans les années 80 proposait à chacun de se construire un monde à lui, qui lui permette de supporter la masse — quitte ensuite à entrer dans sa voiture et à filer le long des avenues. Mais dès qu'elle est vue d'un peu loin, cette mer pavillonnaire traduit elle aussi la masse, et les milliers de pavillons alignés deviennent aussi inhumains que la barre du grand ensemble. L'échelle supportable, celle d'une communauté de village ou de quartier, est entre les deux, entre l'unité isolée et la mégastucture. Lorsque Roland Castro intervient sur des barres à Lorient, il les coupe en petits morceaux et cela fonctionne assez bien.

Le modèle et la méthode

— *Les gares du XIXe siècle (la gare du Nord, la gare de Lyon, la gare Saint-Charles à Marseille...) étaient conçues comme des monuments. Aujourd'hui, ce terme a-t-il encore un sens ?*

— *Monere*, en latin, c'est montrer : un monument, c'est un bâtiment qui montre quelque chose. Les gares sont donc des monuments par définition, car ce sont des seuils, des portes : quand on est monté dans un train et qu'il s'est ébranlé, on ne peut plus en sortir, les gens qui se sont trompés un jour de destination le savent bien. Or c'est une des composantes du plaisir qu'on peut éprouver dans une ville que d'en connaître les portes ; nous sommes tous un peu claustrophobes, et nous ne sommes jamais aussi bien dans un endroit que lorsque nous savons comment en sortir !

La ville doit montrer ses portes. La gare reste donc une question d'ordre monumental. Ensuite, il y a une monumentalité au second ordre, différents transports qu'il faut montrer à l'intérieur même de la gare, avec des monumentalités différenciées : c'est ce que nous avons fait à Roissy.

On est obligé de donner à lire la complexité des grandes villes modernes, si on veut que les gens puissent y composer leur vie à leur guise. Il y a l'échelle de leurs pieds, celle du tramway, celle de la voiture, celle du RER. A Paris les gens intègrent spontanément l'échelle du métro ou du RER, donc il faut que ces réseaux soient lisibles. Mais cette vision de la ville depuis le RER n'est pas maîtrisée aujourd'hui : ceux qui ont en charge le pilotage de l'évolution de la ville se préoccupent beaucoup de l'échelle du quartier, un peu de celle de la voiture, et le reste est laissé au hasard.

— *Pour gérer certains aspects de la question de l'échelle, votre collègue Christian de Portzamparc propose un modèle d'"îlot ouvert". Vous avez déclaré à propos des gares que "c'est le projet qui engendre la méthode". Peut-on définir une méthode générale de ce type, ou faut-il toujours travailler au cas par cas ?*

— C'est le problème d'une démarche de création collective comme la ville, où un grand nombre de subjectivités agissent ensemble ; si on leur présente un objet, elles s'orientent et prennent position par rapport à cet objet, comme de la limaille de fer dans un champ magnétique, et c'est un moyen de faire avancer le processus ; la démarche créatrice a besoin de modèles pour avancer sur ses deux jambes, avec de l'objectivité et de la subjectivité. Mais il faut arriver à conserver une distance par rapport au modèle, avoir conscience que le résultat final

sera très différent, sinon il n'y a plus de création collective. Portzamparc décrit à juste titre son "îlot ouvert" comme une méthode, une boîte à outils, un système de gestion des mitoyennetés, des voisinages, des découpages d'îlots, de la forme de la rue ; mais la perception qu'en ont les gens est toujours réductrice, le public le prend comme un modèle formel, retient les deux ou trois images données comme exemples et croit que le quartier va vraiment être construit comme cela. A cela il faut faire très attention. Il ne faudrait pas que dans trente ans on critique Portzamparc comme on critique Le Corbusier maintenant, à cause des désastres qui ont été construits en se réclamant de lui, parce qu'on aura transformé sa boîte à outils en forme rigide. Et en même temps, le modèle est nécessaire pour mettre en route la réflexion. Je ne sais pas bien comment on pourrait parler de méthode en urbanisme sans afficher une forme à titre d'exemple.

— *L'autre aspect qui conditionne fortement l'urbanisme, en France comme ailleurs, ce sont les outils réglementaires. Nos outils sont-ils adaptés pour l'urbanisme que vous appelez de vos vœux ?*

— Le problème des règlements, c'est qu'ils génèrent des droits ; le développement du contentieux de l'urbanisme est aujourd'hui exponentiel en France. Dans Paris, les délais d'obtention des permis de construire sont excessivement longs, *a fortiori* dans une ZAC, et en même temps les projets deviennent "bricolés" tant les contraintes réglementaires sont nombreuses et diverses : il devient plus important d'être réglementaire que d'être agréable. Du coup, tout l'art de celui qui lance une ZAC est d'édicter des règles suffisamment floues pour se conserver des marges de manoeuvre en cas de contentieux. On fait des plans d'aménagement de zone avec des hachures floues qui délimitent des zones sans périmètre... Le problème vient de ce qu'on a voulu avoir les mêmes documents d'urbanisme partout, pour la commune rurale dont je suis l'élu dans la Sarthe comme pour Paris ; or dans ma commune, le problème est de savoir comment préserver dix exploitations agricoles, ou faire en sorte que les familles puissent construire quelques maisons pour leurs enfants : on opère au coup par coup, et par consensus. A Paris, c'est impossible. Le POS oblige à être très précis, et en même temps il est trop flou sur certains grands enjeux.

Par ailleurs les procédures de ZAC ne laissent pas suffisamment la place à l'évolution dans le temps. Elles conviennent pour une petite opération réalisée sur trois ou quatre ans, mais pas sur quinze, l'évolution de la société est telle qu'il est impossible de planifier sur une telle durée. Le système de gestion devrait être plus

souple, permettre plus d'actualisation même si cela implique une concertation plus continue.

Un enseignement inadapté

— *L'enseignement de l'architecture en France est-il adapté aux besoins ?*

— Non, car en général on n'y apprend pas à bien construire comme on le fait par exemple aux États-Unis, en Suisse ou en Allemagne. De plus, l'enseignement dispensé est très différent selon les écoles, et tous ceux qui obtiennent le diplôme n'ont pas du tout les mêmes compétences, or cela suffit pour être inscrit à l'Ordre et pouvoir construire. Ce système est

devenu inadapté. Le diplôme d'architecte est une chose, qui peut ouvrir beaucoup de débouchés différents — et je crois qu'il n'y a pas encore assez de professions ouvertes à cette formation en organisation de l'espace — mais on devrait ensuite introduire un échelon pour un architecte qui veut bâtir, une sorte de licence d'exercice sanctionnant l'aptitude à bâtir. Les jeunes diplômés pourraient commencer leur carrière dans des agences où ils continuent à se former — d'ailleurs, c'est ce qu'ils font déjà de plus en plus. En prendre acte renforcerait la crédibilité de la profession.

JEAN-MARIE DUTHILLEUL

Propos recueillis par Nicolas Véron

EN CE QUI CONCERNE L'ARCHITECTURE

En ce qui concerne l'architecture, il faut s'accoutumer, pour en avoir une opinion exacte et en tirer une jouissance supérieure, à distinguer les constructions dont la figure et la matière sont demeurées indépendantes l'une de l'autre, de celles où ces deux facteurs ont été rendus comme inséparables. Le public confond trop souvent les qualités véritablement architectoniques avec les effets de décor purement extérieurs.

Paul VALÉRY, *Images de la France*,
In *Regards sur le monde actuel* en 1946