



HAL
open science

L'oeuvre urbaine

Jacques Boulet, Philippe Gresset

► **To cite this version:**

Jacques Boulet, Philippe Gresset. L'oeuvre urbaine: l'art de lotir. Les métaphores de l'oeuvre architecturale. [Rapport de recherche] 0461/87-II, Ecole d'Architecture Paris-Villemin; Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1987. hal-03091702

HAL Id: hal-03091702

<https://hal.science/hal-03091702>

Submitted on 31 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

461 II

Jacques BOULET - Philippe GRESSET

RAPPORT SUR LE THEME : LES METAPHORES DE L'OEUVRE ARCHITECTURALE

L'OEUVRE URBAINE

L'art de lotir

Les métaphores de l'oeuvre architecturale

SOMMAIRE

1- Présentation du rapport intermédiaire p. 2

Rapport sur thème : Les métaphores de l'oeuvre architecturale : J. Boulet

3- "Le motif du paquebot", traduction partielle de l'ouvrage de Gert Kähler : Architektur als Symbolverfall, Das Dampfermotiv in der Baukunst
Bauwelt Fundamente n° 59, 1981 p. 20

4- Annexe : Problématique initiale de la recherche sur "l'oeuvre urbaine"

Rapport intermédiaire de recherche, juillet 1987
Contrat n° 86 0130700 223 7501 notifié le 15.10.86

Bureau de la Recherche Architecturale
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme
Ministère de l'Équipement et du Logement,
de l'Aménagement du territoire et des Transports

LES METAPHORES DE L'OEUVRE ARCHITECTURALE

1- PRESENTATION DU RAPPORT INTERMEDIAIRE

Le programme de la recherche en cours se situe à la convergence de deux domaines d'études, d'une part l'art de lotir, d'autre part les métaphores de l'oeuvre architecturale.

Le premier temps de la recherche a été consacré à une investigation séparée des deux domaines. Les hypothèses de départ concernant le statut des métaphores dans les doctrines architecturales ont été reprises et resituées dans un contexte plus précis.

Ce rapport intermédiaire est limité à la présentation d'une partie des matériaux réunis. Leur présentation n'a pas été conçue comme la rédaction partielle d'un rapport final. Il s'agit en fait de notes de travail. Leur intérêt, au-delà du balisage d'un parcours de recherche, tient essentiellement à ce qu'elles développent une partie des arguments initiaux en les confirmant soit théoriquement, soit par des documents.

Il fallait d'abord faire le point sur les diverses théories de la métaphore pour y situer la problématique de recherche. La bibliographie sur ce sujet est immense. Un examen exhaustif même limité aux ouvrages essentiels engagerait quelques années de lectures. C'est en grande partie l'histoire de la rhétorique, des arts poétiques, de l'esthétique, de

la linguistique, de la sémantique, qu'il aurait fallu parcourir en quelques mois. Cette approche était donc exclue de fait. Mais il fallait bien répondre à la question : "qu'est-ce qu'une métaphore ?" et s'assurer de ce qu'impliquait les hypothèses émises au départ de la recherche. A cette fin, le parti choisi a été de prendre pour base de référence un ouvrage qui par lui-même est une somme sur les théories de la métaphore : La métaphore vive de Paul Ricoeur. L'intérêt de cet essai tient à ce qu'il élabore des modèles de compréhension de la métaphore, non exclusifs les uns des autres, incluant les théories non discursives en les articulant minutieusement selon leur degré de pertinence. Les modèles sont présentés ici avec leurs traits essentiels. Il s'agit toutefois moins d'un résumé que d'une lecture sélective. Le point de vue retenu est celui de l'information et de compréhension nécessaires et suffisantes pour accomplir la recherche. En conséquence, certains aspects de chacune de ces théories ont été soit négligés, soit rectifiés par des lectures complémentaires. En bref, seul le cadre théorique et méthodologique de la description des diverses conceptions de la métaphore a été gardé. C'est à l'intérieur de ce cadre qu'ont été apportées des modifications et des simplifications. Par exemple, la visée ontologique de Paul Ricoeur n'a pas semblé essentielle pour notre propos plus pragmatique. Cette réticence trahit le sens même de son ouvrage. Mais nous avons retenu que sous couvert d'une présentation sans exclusive, s'élaborait une critique fondamentale des conceptions courantes de la métaphore issues de la rhétorique et de la sémiotique. Ces conceptions sont précisément celles que la

critique et l'histoire de l'architecture ont utilisé pour aborder les questions soit de la référence architecturale, soit des opérations du projet ou de l'imaginaire architectural.

NOUVELLES ORIENTATIONS DE RECHERCHE

Le dépassement herméneutique des conceptions rhétoriques et sémiotiques de la métaphore ne se fait certes pas sans difficultés, mais il est fait et argumenté dans cet ouvrage. En outre, cette tentative a l'énorme avantage de prendre en considération et d'inclure dans le procès métaphorique au-delà du langage, le domaine de l'art, sans contourner la question de la différence de l'oeuvre.

Ces notes sur les théories invitent ainsi à prendre une distance et à relire les quelques ouvrages sur l'architecture qui s'interrogent sur la métaphore dans les opérations, soit du discours doctrinal ou scientifique, soit de la figuration, soit dans les choses bâties.

C'est la raison pour laquelle nous avons joint une traduction partielle d'un ouvrage en allemand qui précisément aborde de front ce que l'auteur appelle "le motif du paquebot" dans l'architecture moderne. Cette recherche de Gert Kähler nous semble intéressante à plusieurs titres. Elle offre d'abord un bon exemple de cette "histoire conceptualisante" que nous opposerions volontiers à la chronique qui veut se faire aussi grosse que l'histoire. Ensuite, elle constitue à notre connaissance, l'une des tentatives les plus élaborées pour penser le problème de ce que nous appelons "la référence métaphorique en architecture".

Jacques Boulet, juillet 1987

Enfin, "le motif du paquebot" y est examiné dans son rapport aux représentations de la ville moderne, rapport qui constitue l'objet même de notre recherche.

1- Le modèle aristotélicien

NOUVELLES ORIENTATIONS DE RECHERCHE

La mise en parallèle d'un savoir sur les théories de la métaphore et d'une étude de cas "la métaphore du paquebot", permet ainsi de vérifier et d'apprécier la portée des hypothèses initiales.

De nouvelles orientations concernant le choix des études de cas nous paraissent plus judicieuses. Nous avons proposé de commencer par les métaphores de l'âge classique, entre autres. C'est maintenant par là que nous aimerions finir. Il apparaît en effet plus pertinent de s'attarder sur les "métaphores de la modernité" et peut-être d'en rester là pour le programme de recherche 1986-89.

Nous proposons pour la partie "métaphores de l'oeuvre architecturale" le rapport à remettre en 1987 :

- 1) De faire des études de cas à propos de l'architecture moderne.
- 2) De développer deux thèmes :
 - la métaphore de la technique (dont celle du paquebot)
 - la métaphore du fragment.
- 3) De fournir en document annexe la traduction et la présentation de l'ouvrage de G. Kähler.

Ce programme de travail sera redéfini plus précisément en fonction des crédits de recherche qui y seront affectés.

Jacques Boulet, juillet 1987

2- LES THEORIES DE LA METAPHORE - NOTES

I- Le modèle aristotélicien

La définition la plus célèbre de la métaphore décrit une opération : "La métaphore, dit Aristote, est le transport à une chose du nom qui en désigne une autre, transport ou du genre à l'espèce, ou de l'espèce au genre, ou de l'espèce à l'espèce, ou d'après le rapport d'analogie" (Poétique 1457 b 6-9). Cette opération effectue un transport de significations au niveau du nom par une substitution au sein d'un ordre sémantique pensé en termes logiques.

L'opération métaphorique a deux fonctions distinctes, l'une rhétorique, l'autre poétique, chacune relevant de deux arts auxquels Aristote donne, dans les traités correspondants, un statut philosophique. Dans la Rhétorique, la métaphore, entre autres figures, sert l'art de persuader. Il s'agit d'inventer la preuve, d'être persuasif, principalement dans le domaine des choses politiques, la vérité n'ayant pas là un caractère de nécessité comme dans la science car elle ne peut être que vraisemblable. La rhétorique, et en conséquence l'opération métaphorique, sont ainsi liées à une théorie du vraisemblable qui les intègre dans le champ de la philosophie. Le vraisemblable fonde en effet la validité de l'art oratoire en le protégeant des abus de l'éloquence. La métaphore sert une vérité persuasive, différente de celle de la science, de second rang certes, mais non moins essentielle. Ce qui est en jeu, c'est la décision raisonnable dans les affaires de la cité démocratique. Dans sa fonction rhétorique la métaphore participe

de l'opinion vraisemblable de ce domaine du probable, interposé entre la science aux vérités nécessaires (épistémé) et l'opinion contingente (doxa).

... tout comme le peintre et tout autre artiste qui façonne des images, il doit toujours adopter une de ces trois manières : représenter

Dans sa fonction poétique, l'opération métaphorique sert la mimesis.

Pour rester au plus près de la conception aristotélicienne, il faut traduire ce terme non pas par imitation, mais par représentation en la

comprenant comme l'acte qui rend présent. Toute production (poïesis)

est une représentation (mimesis) et vice-versa. Tout art (techné) est

une production (poïesis) accompagnée de raison. Les arts diffèrent

entre eux par les moyens, l'objet et les modalités de la représentation

(mimesis). La notion de mimesis est indissociable des savoir-faire

produisant quelque chose (techné). Elle relève des sciences poétiques,

distinctes pour cela des sciences théoriques et pratiques. La métaphore

est l'un des moyens de la mimesis praxeôs de la représentation des

actions humaines par le langage et plus précisément dans le récit

(muthos). Pour le poète, le plus important n'est pas d'user des méta-

phores mais d'y exceller : "La plus grande chose de loin est l'usage

de la métaphore. Cela seul ne peut être enseigné : c'est le don du

génie ; car bien métaphoriser c'est voir les ressemblances" (Poét.1459a)

C'est cette double tension qui constitue la fonction référentielle

Le récit muthos est la représentation (mimesis) des actions humaines.

Plus précisément, c'est la construction du récit qui constitue la

mimesis, la représentation. La mimesis est donc bien ce qui compose,

construit pour rendre présent par le récit. Ce qui l'éloigne d'autant

de la mimesis comprise comme imitation ou reproduction. Il s'agit moins d'imiter une réalité que de rendre présent un réel. "Puisque le poète représente tout comme le peintre et tout autre artiste qui façonne des images, il doit toujours adopter une de ces trois manières : représenter les choses ou bien telles qu'elles furent ou sont réellement ou bien telles qu'on les dit et qu'elles semblent, ou bien telles qu'elles devraient être. Il les rend au moyen de l'élocution, qui comprend le mot insigne, la métaphore et de nombreuses altérations du langage. Car nous les permettons aux poètes." (Poétique 1460 b 7.12)

Comprise dans sa relation à la mimesis, la métaphore ne peut pas être décrite comme une simple opération, introduisant un écart par rapport au langage ordinaire. L'élocution (la lexis) est le moyen du récit (muthos) lui-même moyen de la représentation (mimesis). La métaphore sert la représentation qui est la visée de la poétique comme la persuasion était celle de la rhétorique. Considérée hors de sa relation à la représentation (mimesis), la métaphore n'est qu'une substitution. Rapportée à la représentation (mimesis) elle participe à la double tension qui caractérise celle-ci : présentation de la réalité et invention d'une fiction, restitution et dépassement. C'est cette double tension qui constitue la fonction référentielle de la représentation (mimesis) et en même temps de la métaphore.

de la métaphore pour n'employer que des concepts non-métaphoriques.

3) La métaphore est un écart. Le déplacement de signification est repéré par rapport à un usage courant du nom. La métaphore appartient à

2- Le modèle rhétorique

Les principaux traits de la théorie aristotélicienne que retiennent les traités ultérieurs et principalement la rhétorique sont les suivants :

1) La métaphore est une figure de mot. Ce point de vue engage la possibilité d'un extrême raffinement des classifications de figure. Ce développement de la rhétorique ira de pair avec sa réduction à l'étude de l'élocution et l'abandon de ses deux autres champs initiaux, l'argumentation et la composition. En outre, le privilège accordé au mot et en l'occurrence au nom implique une théorie de la signification limitée à une sémantique du mot ignorant les niveaux spécifiques d'une théorie purement substitutive de la métaphore. Leur rejet entraînera l'abandon du concept de substitution et par suite de celui de

2) La métaphore est décrite en terme de transposition. Elle est epiphora déplacement du nom vers une chose, ce qui plus qu'une classe de figures désigne une opération portant sur la signification. La dénomination même de cette opération est paradoxale. Le mot même de métaphore est métaphorique, inclu dans l'épiphore qui l'est aussi. Cet emprunt à un autre domaine que celui du langage semble indiquer qu'il n'est pas possible de parler non métaphoriquement de la métaphore. Il n'y aurait pas de lieu non métaphorique d'où l'on pourrait considérer la métaphore. Ce paradoxe menace tout discours théorique qui voudrait se débarrasser de la métaphore pour n'employer que des concepts non-métaphoriques.

3) La métaphore est un écart. Le déplacement de signification est repéré par rapport à un usage courant du nom. La métaphore appartient à

toute une classe d'usages (néologismes, mots rares, ornés, allongés,..) qui engendrent la signification contre l'usage ordinaire. Cette notion d'écart privilégie l'usage singulier, "cela seul ne peut être enseigné", qui sera la marque même du style dans les rhétoriques ultérieures et dans les stylistiques modernes. Ajoutons, qu'ainsi comprise, la métaphore se distingue à la fois par l'emprunt et la substitution. Le mot métaphorique viendrait à la place d'un mot non métaphorique qu'on aurait pu employer, si du moins il existe (Poétique 1457 b 25.26). Il y a donc des exceptions. Mais si le déplacement a pour résultat une simple substitution, l'information formée par la métaphore est nulle, la métaphore devient un simple ornement. Ces conséquences sont celles d'une théorie purement substitutive de la métaphore. Leur rejet entraînera l'abandon du concept de substitution et par suite de celui de déplacement pour ouvrir sur une théorie de l'interaction ou de la tension.

4) La métaphore transgresse un ordre logique préexistant dans le langage constitué par des genres et des espèces. La transposition opère : du genre à l'espèce, de l'espèce au genre, de l'espèce à l'espèce, du deuxième terme au quatrième terme d'un rapport proportionnel (l'analogie $\frac{a}{b} = \frac{c}{d}$). Il faut toujours deux termes pour faire une métaphore, et l'écart est une erreur logique voulue. Non seulement l'information serait nulle mais elle serait encore erronée.

Le désordre logique produit pourtant du sens. L'opération métaphorique ne défait-elle pas un ordre pour en inventer une autre ? La méprise

voulue n'est-elle pas une technique de la découverte, une heuristique ?
) Cette hypothèse, soutenue entre autres par Max Black, fait de la métaphore une redescription de la réalité. La métaphore défait un ordre antérieur, mais cet ordre antérieur n'est-il pas déjà lui-même métaphorique comme le suppose Gadamer ? S'il en est ainsi, c'est la distinction même entre le langage ordinaire et le langage étrange qui est remise en question, et en conséquence, celle entre le sens propre et le sens figuré.

La distinction, empruntée à Emile Benveniste, entre une sémantique où la phrase est le porteur de la signification complète minimale, et une sémiotique pour laquelle le mot est un signe dans le code lexical. A cette distinction correspond une différence dans les compréhensions de la métaphore. La sémantique s'attache à la production du sens métaphorique au sein de la phrase et conçoit l'opération métaphorique comme une interaction. La sémiotique se limite à l'effet de sens au niveau du mot et le conçoit comme une substitution.

Le point de vue sémantique s'est développé à partir de contributions venant de la philosophie de la rhétorique, de la grammaire logique et de l'esthétique, respectivement élaborées par I.A. Richards, Max Black, Monroe Beardsley.

Le propos principal des théories sémantiques est de distinguer dans l'énoncé métaphorique les traits caractéristiques propres au discours. Reprenons brièvement quelques uns de ces traits :

1) Tout discours se produit comme un événement mais se laisse comprendre comme sens.

3- Le modèle sémantique

La rhétorique classique décrit l'opération métaphorique au niveau du mot. Un ensemble disparate de théories situe l'investigation au niveau de l'énoncé en considérant la métaphore non plus comme une dénomination déviante mais comme une prédication impertinente. Pour en rendre compte, Paul Ricoeur repère ces théories discursives à partir de la distinction, empruntée à Emile Benveniste, entre une sémantique où la phrase est le porteur de la signification complète minimale, et une sémiotique pour laquelle le mot est un signe dans le code lexical. A cette distinction correspond une différence dans les compréhensions de la métaphore. La sémantique s'attache à la production du sens métaphorique au sein de la phrase et conçoit l'opération métaphorique comme une interaction. La sémiotique se limite à l'effet de sens au niveau du mot et le conçoit comme une substitution.

(6) Le point de vue sémantique s'est développé à partir de contributions venant de la philosophie de la rhétorique, de la grammaire logique et de l'esthétique, respectivement élaborées par I.A. Richards, Max Black, Monroe Beardsley.

Le propos principal des théories sémantiques est de distinguer dans l'énoncé métaphorique les traits caractéristiques propres au discours. Reprenons brièvement quelques uns de ces traits :

- 1) Tout discours se produit comme un événement mais se laisse comprendre
- 2) Le discours possède à la fois une fonction indentifiante et une

comme sens.

Pour marquer le caractère d'évènement du discours, Emile Benveniste propose l'expression "instance de discours" par quoi il désigne "les actes discrets et chaque fois uniques par lesquels la langue est actualisée en paroles par un locuteur". Cet évènement a la particularité d'être identifié et réidentifié. Il y a sens parce qu'il y a même sens.

Dans l'énoncé métaphorique certains mots sont métaphoriques, d'autres non. Il y a interaction entre un "foyer", la métaphore et un "cadre" l'énoncé. La métaphore est un évènement sémantique consistant dans la construction du réseau d'interactions qui fait de tel contexte un contexte actuel et unique. Cette construction est le moyen par lequel tous les mots pris ensemble reçoivent sens. Alors et alors seulement, la torsion métaphorique est à la fois un évènement et une signification.

Mais il est aussi possible de l'identifier puisque sa construction peut être répétée. L'innovation d'une signification émergente peut devenir à son tour une signification usuelle et s'ajouter à la polysémie des entités lexicales. A ce stade, l'effet de sens de la métaphore rejoint le changement de sens qui augmente la polysémie, la métaphore n'est plus vive mais morte. Seules les métaphores vives font en même temps évènement et sens.

2) Le discours possède à la fois une fonction indentifiante et une fonction prédicative.

) Toute proposition, selon Strawson, porte sur un individu, c'est-à-dire sur un sujet logiquement propre. Le langage permet l'identification singulière. Les moyens les plus fréquents en sont le nom propre, le démonstratif, la description définie ("le tel et tel"). Du côté du prédicat s'énoncent les classes, les relations et les actions qui ont en commun d'être universalisables. Le langage fonctionne sur cette dissymétrie. La fonction identifiante désigne toujours des êtres qui existent. En revanche, la fonction prédicative concerne l'inexistant en visant l'universel. Par exemple, il n'y a pas de sens à se demander si la bonté existe, mais si un tel, qui est bon existe. La dissymétrie des deux fonctions implique donc aussi la dissymétrie ontologique. De la même manière, la métaphore requiert l'identification singulière et la prédication générale. La métaphore se dit d'un sujet principal. En tant que modification de ce sujet elle opère une sorte d'attribution.

Les théories sémantiques mettent en question le rôle de la ressemblance dans la métaphore. Dans la rhétorique classique, la métaphore est spécifiquement définie par la ressemblance qui permet le transfert de signification. Après Aristote, pour qui la comparaison n'est qu'une sorte de métaphore, cet aspect est renforcé par le renversement de ce rapport. La métaphore devient une sorte de comparaison abrégée. La comparaison dit : ceci est comme cela. La métaphore dit : ceci est cela. Seule l'élision du terme de comparaison distingue la métaphore de la comparaison.

(9) comme une tension entre l'identité et la différence dans l'opération prédicative, mise en mouvement par l'innovation sémantique. Il faut alors cesser de comprendre l'imagination comme une fonction de l'image au sens quasi sensoriel du mot. Elle consiste plutôt à "voir comme", c'est-à-dire à apercevoir le semblable dans le dissemblable.

4 - Le modèle herméneutique

Cette conception qui lie inéluctablement la ressemblance à la substitution a été prolongée par la linguistique structurale. Une simplification à l'extrême a réduit le tableau compliqué des tropes au couple métaphore/métonymie correspondant respectivement à des rapports de ressemblance et de contiguïté. Le métaphorique et le métonymique ne concernent plus seulement les figures du langage mais son fonctionnement même et désignent des opérations de sélection et de combinaison.

La force de ce schéma bipolaire, proposé par Roman Jakobson, réside dans son extrême simplicité et généralité. Cette bipolarité trouverait même des équivalents dans les systèmes de signes non linguistiques. Mais cette réduction ne va pas sans difficultés dont la principale est que la métaphore consiste autant à combiner qu'à substituer et que la métonymie, comme l'avait noté Fontanier, est aussi une substitution. Et surtout l'explication de la métaphore reste sémiotique et ne permet pas de comprendre la production de sens qui distingue l'usage libre de la métaphore d'invention qui est une attribution insolite. La plupart des difficultés de ce schéma binaire ont été certes levées par Le Guern. Mais la nouvelle pertinence sémantique qu'engendre la métaphore demeure un problème si le lien qui unit indissolublement la ressemblance et la théorie de la substitution n'est pas abandonné. Le jeu de la ressemblance n'est pas moins requis dans une théorie de la tension ou de l'interaction. La ressemblance métaphorique doit être comprise comme une tension entre l'identité et la différence dans l'opération prédicative, mise en mouvement par l'innovation sémantique. Il faut alors cesser de comprendre l'imagination comme une fonction de l'image au sens quasi sensoriel du mot. Elle consiste plutôt à "voir comme", c'est-à-dire à apercevoir le semblable dans le dissemblable.

4- Le modèle herméneutique

En passant de la phrase au discours (poème, récit, essai, etc...) une nouvelle problématique émerge en liaison avec ce nouveau point de vue : elle ne concerne plus la forme de la métaphore en tant que figure du discours focalisé sur le mot, ni même seulement le sens de la métaphore en tant qu'instauration d'une nouvelle pertinence sémantique ; mais la référence de l'énoncé métaphorique en tant que pouvoir de redécrire la réalité. Cette transition de la sémantique à l'herméneutique trouve sa justification fondamentale dans la connexion en tout discours entre le sens qui est son organisation interne, et la référence qui est son pouvoir de se référer à une réalité en dehors du langage. La métaphore se présente alors comme une stratégie qui en préservant et développant la puissance créatrice du langage, préserve et développe le pouvoir heuristique déployé par la fiction.

Mais la possibilité que le discours métaphorique dise quelque chose sur la réalité, se heurte à une conception du discours poétique comme étant essentiellement non référentiel ou auto-référent. A cette conception un point de vue herméneutique oppose l'idée d'une suspension de la référence (de la dénotation) pour libérer un pouvoir de référence de second degré, qui est proprement la référence poétique.

Le sens d'un énoncé métaphorique est suscité par l'échec de l'interprétation littérale de l'énoncé. Le sens littéral se détruit lui-même et conditionne l'effondrement de la référence primaire. "Ceci est cela" signifie littéralement : ceci n'est pas cela. Mais l'impertinence sémantique n'est que l'envers d'une innovation de sens obtenue au niveau

de l'énoncé par la torsion du sens littéral des mots. En faisant surgir une nouvelle pertinence sémantique sur les ruines du sens littéral, la métaphore suscite aussi une nouvelle visée référentielle. Cette autre référence instaure une proximité entre des significations jusques là éloignées et en même temps une proximité dans les choses désignées. A la métaphorisation de sens correspond une métaphorisation de la référence. Il ne faut donc pas seulement parler de double sens, mais de "référence dédoublée".

(12)

De ce point de vue, la référence métaphorique peut être intégrée à une théorie de la dénotation généralisée proche de celle de Nelson Goodman. La parenté heuristique établie par Max Black entre le fonctionnement de la métaphore dans les arts et celui des modèles dans les sciences justifie la fonction de "redescription" par la fiction. Ce qui rejoint la conception aristotélicienne de la poïesis du langage comme lien entre le récit (muthos) et la représentation (mimesis).

Le "lieu" ultime de la métaphore n'est ni le nom, ni la phrase, ni même le discours mais la copule du verbe être. Le "est" métaphorique signifie à la fois "n'est pas" et "est comme". La tension de la métaphore ne concerne pas seulement l'énoncé (tension entre le foyer et la phrase), l'interprétation (tension entre l'interprétation littérale et l'interprétation métaphorique), la relation établie par la copule (tension entre l'identité et la différence dans le jeu de la ressemblance). Il faut encore y ajouter la tension référentielle. La prédication métaphorique dit ce qui est. C'est à ce point qu'il est

NOTES

possible de parler d'une vérité métaphorique qui préserve le "n'est pas" dans le "est" en distinguant entre le "est" de détermination (le ciel est bleu) et le "est" d'équivalence caractéristique du procès

métaphorique. La vérité métaphorique affecte le verbe "être" lui-même dans son sens existentiel. Le paradoxe de la vérité métaphorique est d'inclure la pointe critique du "n'est pas" littéral dans la

3) véhémence ontologique du "est" métaphorique.
Paul Ricoeur propose dans Temps et récit, intrigue. Récit nous semble suffisant.

(3) Nous gardons la traduction littérale de Paul Ricoeur, pour souligner le verbe "métaphoriser", et en même temps la conception opératoire de la métaphore.

(4) Sur ce point précis, cf. Jacques Derrida, "la mythologie blanche" in Rhétorique et philosophie, Poétique n° 5, Paris, Seuil 1975
repris dans Marges de la philosophie, Paris, Minuit, 1972, p.247-324

(5) Max Black, Models and metaphors, Ithaca, Cornell University Press, 1962, p.219-243

(6) Ivor Armstrong Richards, The philosophy of Rhetoric, Oxford University Press, 1936

Max Black, op. cit.

Monroe C. Beardsley, Aesthetics, New-York Harcourt, Bruce and World 1958

(7) Emile Benveniste, Problèmes de linguistique générale, p.251-257

(8) Peter Friedrich Strawson, Les individus, 1959, Paris, Seuil, 1973

(9) Marsh Mac Call, Ancient Rhetorical Theories of Simile and Comparison, Cambridge, (Mass.) Harvard University Press, 1969

(10) Michel Le Guern, Sémantique de la métaphore et de la métonymie, Paris, Larousse, 1973

(11) Ludwig Wittgenstein, Investigations philosophiques, Paris, Gallimard, 1972; 11ème partie, ch.XI

(12) Nelson Goodman, Languages of Art, an Approach to Theory of Symbols, Indianapolis, The Bobbs-Merrill Co, 1968

(13) Douglas Berggren, "The use and abuse of Metaphor", Review of Metaphysics, 16 I, décembre 1962, p.237-259 ; 11, mars 1963, p.450-472

NOTES

- (1) Pierre Aubenque, Le problème de l'être chez Aristote, Paris, PUF 1962, p.487-508
Richard Mac Keon, "Literary criticism and the concept of imitation in Antiquity (1936)", in Critics and criticism, Essay in Method by a group of the Chicago critics, R.S. Crane, Chicago, The V.C.P. 1952-1970
- (2) La traduction de muthos pose d'énormes difficultés.
J. Hardy traduit par fable, Dupont-Roc et Lallot par histoire.
Paul Ricoeur propose dans Temps et récit, intrigue. Récit nous semble suffisant.
- (3) Nous gardons la traduction littérale de Paul Ricoeur pour souligner le verbe "métaphoriser", et en même temps la conception opératoire de la métaphore.
- (4) Sur ce point précis, cf.
Jacques Derrida, "la mythologie blanche" in Rhétorique et philosophie, Poétique n° 5, Paris, Seuil 1975
repris dans Marges de la philosophie, Paris, Minuit, 1972, p.247-324
- (5) Max Black, Models and metaphors, Ithaca, Cornell University Press, 1962, p.219-243
- (6) Ivor Armstrong Richards, The philosophy of Rhetoric, Oxford University Press, 1936
Max Black, op. cit.
Monroe C. Beardsley, Aesthetics, New-York Harcourt, Bruce and World 1958
- (7) Emile Benveniste, Problèmes de linguistique générale, p.251-257
- (8) Peter Friedrich Strawson, Les individus, 1959, Paris, Seuil, 1973
- (9) Marsh Mac Call, Ancient Rhetorical Theories of Simile and Comparison, Cambridge, (Mass.) Harvard University Press, 1969
- (10) Michel Le Guern, Sémantique de la métaphore et de la metonymie, Paris, Larousse, 1973
- (11) Ludwig Wittgenstein, Investigations philosophiques, Paris, Gallimard, 1972; IIème partie, ch.XI
- (12) Nelson Goodman, Languages of Art, an Approach to Theory of Symbols, Indianapolis, The Bobbs-Merrill Co, 1968
- (13) Douglas Berggren, "The use and abuse of Metaphor", Review of Metaphysics, 16 I, décembre 1962, p.237-258 ; II, mars 1963, p.450-472

3- "LE MOTIF DU PAQUEBOT"

TRADUCTION PARTIELLE DE L'OUVRAGE DE GERT KAHLER

HYPOTHESES ET ESQUISSES

Pourquoi des hypothèses ? Trois exemples.

(126) Pour l'exposition du "Werkbund", "Maisons d'habitation et lieux de travail" qui se tient à Breslau en 1929, Hans Scharoun construit une maison d'habitation dans laquelle, comme l'écrit un critique de l'époque "il s'efforce de réaliser une synthèse de l'hôtel et de la petite maison particulière ; en prenant en compte le fait que l'exploitation d'une maison est semblable à celle d'un hôtel où les parties communes sont largement prévues, les maisons d'habitation ont, avec raison, été réduites à une surface minimum."

(127) Dans ses grandes lignes, l'édifice a une forme proche d'un "S". Un hall central avec terrasse, fait la liaison entre deux ailes, chacune avec des unités d'habitation qui s'alignent le long d'un couloir extérieur. Au-dessus du hall, se trouvent, décalés vers l'arrière en escalier, un deuxième et un troisième étages, éclairés par quelques fenêtres rondes. Le toit est plat et conçu comme toit jardin devant le corps de bâtiment des maisonnettes-habitation de l'étage supérieur. La balustrade est faite de simples tubes d'acier horizontaux soutenus par des montants verticaux. L'ensemble de l'édifice est peint en blanc. Les formes générales sont légèrement arquées, de même quelques détails des corps de bâtiments sont arrondis, le plus souvent en quart de cercle, opposé à un angle droit. Scharoun écrit dans un manuscrit inédit de 1928 : "On aimerait retrouver, transposée dans la structure de la maison nouvelle, quelque chose de la hardiesse qu'on voit dans la construction des navires modernes. C'est par intuition que l'on cherche à appliquer le "grand style" de la construction navale à celle de la maison individuelle, à utiliser le plan suivi pour la ville, pour l'organisation interne d'un navire." Il établit aussi un rapport entre le steamer moderne et la maison d'habitation moderne et parle d'influence réciproque. En regardant les choses sous cet angle, la rangée d'habitations unitaires, le long du couloir extérieur, se transforme en rangée de cabines le long du pont-promenade, le jardin sur le toit en tendelet (pont-solarium), la fenêtre ronde en hublot, la rampe en tube acier en bastingage, la blancheur du bâtiment tranchant sur le vert de la contrée environnante correspond au steamer blanc sur la mer ; les formes arrondies, arquées et la structure en gradins de la construction empruntent à la conception utilitaire du bateau à vapeur et au matériau acier, les formes du bateau qui en sont issues, avec l'étagement du pont, cela sans pour autant en produire une simple copie.

(128) En 1923 dans "Vers une architecture", Le Corbusier reproduit la photo de la poupe du paquebot "Aquitaine" et propose, d'après ce modèle formel, de construire, ainsi qu'il le sous-titre : "Une villa dans les dunes de Normandie". Au moyen d'une comparaison qu'il établit entre cette photo et une vue de la villa Savoye de Le Corbusier qui date de 1929 -même technique de dessin, même échelle de volumes- Vogt met en évidence les ressemblances formelles entre les deux ; Von Moos appelle cela "Cappricio (fantaisie) sur le thème de l'esthétique du paquebot".

31)

L'élément nouveau le plus frappant est la manière dont le bâtiment se détache du sol, grâce au rez-de-chaussée en retrait, maintenu dans l'ombre, de sorte que la maison blanche flotte "sur une mer ininterrompue de surfaces gazonnées".

Le rapport formel entre le tracé du rez-de-chaussée et une poupe de navire paraît certes évident mais ne se dégage pas des autres éléments ayant eux aussi trait au paquebot. De même l'explication de Le Corbusier disant que la ligne courbe correspond à l'accélération minimum d'une auto en marche, n'est pas non plus très convaincante. Les corps de bâtiment cylindriques des superstructures du toit, la cheminée isolée, les garde-corps, les fenêtres en longueur et la "promenade" dessinée au travers du rez-de-chaussée en retrait et limitée visuellement par les "pilotis", complètent la ressemblance avec le navire. On peut voir que cette association n'est pas une apparition fortuite qui résulterait d'une esthétique abstraitement développée des "5 points pour une nouvelle architecture" de Le Corbusier; comme la ressemblance accidentelle avec un paquebot est lisible dans un détail qui apparaît sur le premier projet de la villa Savoye mais qui plus tard cependant n'a pas été construit : là, en effet, le long du "bateau", un "passage avec passerelle" se trouve appuyé qui, comme un escalier extérieur, permet l'accès à l'étage supérieur. En 1923, Le Corbusier écrivait déjà : "Le transatlantique est la première étape sur le chemin de la réalisation d'un monde qui correspond à l'esprit nouveau".

fig.3,4-6

(132)

Les frères russes Wesnin ébauchent dans les années 1923-24 un bâtiment destiné à la rédaction de la "Prawda de Léningrad". Sur une surface de six mètres sur six s'élève un squelette d'acier qui est vitré sur tous ses côtés et donc complètement transparent. Au-dessus du rez-de-chaussée où se trouve l'entrée, sont empilés quatre étages semblables cependant que, au-dessus de l'entrée et à la même place, au quatrième étage, un petit balcon avec une balustrade fait saillie. Au-dessus du dernier étage s'élève une structure en gradins qui porte une horloge visible de loin. Sous cette horloge on voit poindre, à une place insolite sur la façade de la rue, une bouche d'aération. La structure elle-même porte un grand projecteur sur une plateforme protégée elle aussi par une rampe en tube d'acier et à laquelle conduit un escalier métallique abrupt. Sur le toit, le bâtiment possède une unique cheminée ronde que surplombe un mat surmonté d'un drapeau.

fig.7a,b

(133)

(134)

Vogt a analysé la construction dans le détail et parvient à la conclusion qu'une série d'éléments proviennent du "concept de représentation qu'est le bateau" : superstructure, bastingage, phare-code, manche à air, escalier métallique, cheminée, drapeau. Aucun de ces éléments pris isolément ne pourrait faire penser à un paquebot. Cependant leur accumulation pousse à cette association.

La différence entre les exemples précédents est également significative : ici ce sont quelques objets achevés, montés prêts à l'emploi et non pas les caractéristiques visuelles, les formes du paquebot ou la disposition de ses grandes lignes qui sont utilisées pour l'association. Vogt résume : "l'architecte commence à refléter cette prestation de l'ingénieur (le développement des machines en mouvement : A d V) lorsqu'il donne à la maison des ornements qui la font apparaître -telle

15) l'arche de Noé- comme un engin en train de travailler, de se déplacer!" Un seul thème architectural, celui de la relation associative, de la création de formes qui découlent de celles du paquebot moderne, détermine les principales caractéristiques de construction, et ce pratiquement au même moment en Allemagne, en France et en Russie.

Quoiqu'il en soit, la villa Savoye est une des constructions maîtresses de ce siècle, les frères Wesnin étaient les architectes les plus connus du constructivisme russe et Scharoun appartenait au cercle très étroit des architectes de l'avant-garde allemande, si bien que l'on peut accorder à ce thème architectural une importance significative.

Avant de continuer à examiner ce thème plus en détail et de déposer nos conclusions, il s'agit en fait d'un thème central de l'architecture d'avant-garde des années 20, et avant d'en appréhender le contenu en terme de signifiant, nous devons éclaircir quelques hypothèses qui rendent compréhensible sa brutale et récente apparition.

En effet, l'utilisation des formes du paquebot moderne dans l'architecture était certes nouvelle (les exemples historiques cités dans l'introduction ne peuvent être compris dans le sens d'une tradition continue), cependant il y a eu des hypothèses qui, si elles ne se sont pas développées d'une manière rationnelle jusqu'à leur terme, peuvent malgré tout devenir intelligibles. Le processus même que représente l'adoption de formes architecturales dans un monde matériel non architectonique, doit être compris comme un pas décisif en rapport avec le développement d'une esthétique architecturale radicalement nouvelle qui, non seulement refusait les ornements bourgeois du 19ème siècle finissant mais aussi représentait, développé au cours des siècles et ce depuis Vitruve, un langage de forme, de symétrie, de proportion harmonieuse, de style et de hiérarchie des buts de la construction, et ce, même jusqu'à la fin du 19ème siècle.

La question sur les conditions d'adoption des formes du paquebot doit avoir une réponse à plusieurs niveaux. Il faut tout d'abord rappeler que dans le discours architectural théorique du 19ème siècle, le bateau, aussi bien le bateau à voile que plus tard le bateau à vapeur, n'était ni un objet de comparaison insolite, ni un modèle d'architecture exceptionnel. D'autre part on doit revenir à la situation d'origine vers 1900 qui développe, d'un point de vue social comme d'un point de vue architectonique, des thèmes nouveaux qui trouvent une expression dans le paquebot moderne. Enfin, il faut se référer à la signification sociale ainsi qu'à la nouveauté formelle qu'est le paquebot, depuis le début du siècle jusqu'à la fin des années 20 ; puisque, par sa taille et sa perfection, il représente l'apothéose d'un monde fasciné par la technique.

Pour clore ce chapitre on reviendra sur la première traduction, quoiqu'encore hésitante de ces formes que l'on trouve en marge des nouveaux chefs-d'oeuvre techniques du courant futuriste italien qui isole des éléments simples de la masse complexe de thèmes qu'est assurément le paquebot. Enfin nous examinerons les hypothèses idéologiques, comme elles sont apparues dans l'expressionnisme allemand, sans avoir cependant abouti à une esthétique mécaniste.

Le motif du bateau dans la théorie architecturale jusqu'en 1914

(136) Le paquebot comme paradigme d'un nouveau monde, c'est ainsi que le comprenait Le Corbusier. La machine qui se déplace - Technique et mouvement- ou le paquebot comme ville : ce sont, à un premier niveau d'explications, tout à fait superficiel, les concepts clés qu'on peut extraire des exemples donnés plus haut. Si l'association bateau-architecture n'était pas nouvelle, sa transposition sous forme construite l'était effectivement. On trouve dans la théorie architecturale de la seconde moitié du 19ème siècle plusieurs représentations faites par les critiques de l'époque, du bateau comme modèle d'un développement de formes selon des exigences fonctionnelles ; mais notons cependant que, cent ans plus tôt, William Hogart écrivait déjà dans le premier chapitre de son "Analysis of Beauty" intitulé "of fitness" que "les parties s'ajustent au but pour lequel chaque chose est formée... ce qui est pour la beauté de l'ensemble, de la plus haute importance. Dans la construction navale, les proportions de chaque partie, prise séparément, dépendent de l'aptitude du bateau à tenir la mer. Si un voilier avance facilement, les marins le qualifient de "beau" ; ainsi les deux idées sont liées".

(137) On y retrouve déjà le contenu de la formule de Sullivan, "form follows function" (la forme suit la fonction). La finalité, pour laquelle tous les détails doivent agir, est également la beauté. Cent ans plus tard, Horatio Greenough, le "yankee stonecutter", comme il se faisait lui-même appeler en référence aux clippers américains, disait : "Voici le résultat de la recherche humaine, sur la haute mer, là où la nature parle des lois de construction, non pas à travers les plumes et les fleurs mais à travers le vent et les vagues ; l'homme lui prête alors toute son attention pour écouter et obéir (...). Si cette relation avec les proportions anatomiques a été utilisée pour les machines et, malgré certains principes faux, pour certaines constructions, comme les ponts ou les échafaudages, où tout écart à la règle pourrait être fatal, pourquoi aurions-nous peur d'appliquer directement ce principe à la construction en général" ?

(138) Greenough va d'ailleurs encore plus loin en établissant un parallèle avec le Parthénon, rapprochement qui avait déjà valu à Le Corbusier, de violentes insultes. Si, comme le constructeur naval, l'architecte se sentait responsable des exigences fonctionnelles, on verrait bientôt naître des constructions correspondant à nos besoins et qui seraient, du coup, bien supérieures au Parthénon. Il faudrait pour cela concevoir dans la continuité l'intérieur puis l'extérieur et non coiffer d'une forme déjà donnée, les fonctions les plus diverses.

(139) Collins analyse et discute largement les faiblesses de la comparaison choisie par Greenough (et tous ceux qui prennent la "mechanical analogy" comme base de la forme). Il est cependant important de constater que si cette comparaison a été portée à son terme, Greenough lui, ne défendait aucunement l'imitation des formes des vaisseaux, mais il voulait que seuls les principes de construction soient transposés à l'architecture. En cela il développait une théorie architecturale chère aux fonctionnalistes des années 20 : "Ceci est ma théorie de la construction : disposition scientifique des espaces et des formes

(140) adaptés aux fonctions et aux lieux ; accentuation des unités de construction en relation avec leur signification échelonnée ; couleurs, ornements désignés d'après des lois strictement organiques, disposés dans un certain ordre et variés, où pour chaque décision une raison valable doit être donnée".

(141) L'analogie, chez Hogarth comme chez Greenough, concerne donc le voilier et ses formes déduites des conditions naturelles. D'autres analogies chez Greenough se rapportent aux plantes ou aux animaux. Ainsi, contrairement à ce que suppose Collins, il n'y a pas derrière ses théories d'"analogie mécanique" mais plutôt ce qu'on pourrait qualifier de "fonctionnalisme organique". Dans le même ordre d'esprit, Mumford ramène la théorie de Greenough à l'influence de l'étude étymologique de Lamarck.

(142) De la même manière que Greenough, l'architecte et théoricien James Fergusson établit un parallèle entre "ideals of mechanics and ship builders and the ideals which architects ought to possess" (les objectifs des machines et des constructeurs navals et ceux que doivent posséder les architectes). Il décrit les termes de beauté et d'utilité et considère l'architecture comme un moyen de rendre esthétique les connaissances techniques de la construction ; plus tard cependant, Fergusson réfute partiellement ses théories antérieures, comme le remarque Collins, en reconnaissant que l'utilité n'est pas seule à pouvoir élever la beauté dans des sphères plus hautes.

(143) "If (...) we could imagine any nation ever to construct ships of God, or to worship on the bosom of the ocean, ships might easily be made such objects of beauty that the cathedral compete with them" (Si nous pouvions imaginer qu'une nation construise jamais les vaisseaux de Dieu, ou qu'elle vénère le sein de l'océan, les bateaux pourraient facilement être de tels objets de beauté que la cathédrale pourrait difficilement rivaliser avec eux).

(144) La signification d'un problème de construction, ce que Norberg-Schulz appelle "la symbolisation culturelle" devient chez Fergusson, une donnée d'influence sur l'aspect de la construction mais qui a son existence propre, indépendante de la fonction.

(152) En ce qui concerne l'analogie du développement des formes de l'architecture et de celles des bateaux, il faut noter que chez Greenough comme chez Fergusson, on entend par "forme fonctionnelle" celle qui correspond aux servitudes et influences des lois naturelles et non celle qui répond au but recherché par l'homme, comme par exemple le bateau de guerre ou la péniche.

(154) Avant ce parallèle établi dans les années 20, un autre aspect du fonctionnalisme s'est trouvé au premier plan, la forme fonctionnelle développée à partir des exigences de la machine, non pas en se servant rétrospectivement des techniques et des formes surannées de l'époque des bateaux à voile, mais à partir de conditions sans cesse renouvelées, dictées par la technologie. On a coutume d'opposer cette approche à l'architecture de la 2ème moitié du 19ème siècle qui essaie de résoudre les nouveaux problèmes de la construction par les normes formelles traditionnelles.

145)

146)

A côté de Collins, ce sont surtout Pevsner et Banham qui ont examiné les approches théoriques architecturales de la fin du 19ème siècle qui accentuent le côté fonctionnel de la forme de la machine et laissent reconnaître la fascination qu'elle exerce et en tirent les conclusions en matière d'architecture.

L'analogie avec le bateau -dorénavant avec le bateau actionné par la machine- devient une composante de la théorie générale de l'esthétique de la machine.

(147)

Dans le même temps, le poète Prosper Mérimée se plaint que les architectes conçoivent des maisons comme s'ils construisaient des bateaux à vapeur d'après le modèle des galères antiques. Viollet le Duc fait à son tour le même rapprochement quand il constate qu'un constructeur naval actuel ne se référerait pas à un voilier de l'époque de Louis XIV mais qu'il obéirait aveuglément aux principes et aux nouvelles possibilités techniques qu'il aurait à sa disposition pour en faire des oeuvres ayant leur caractère et leur style propre (1863).

(149)

A leur tour, Lethaby en Angleterre et Anatole de Baudot, élève de Viollet le Duc, établissent la relation "forme de la machine-forme de l'architecture", à partir du bateau à vapeur, dont la forme serait dérivée de données scientifiques et techniques. La forme fonctionnelle, qui comme celle de la machine est dérivée de ses exigences propres, est présentée comme un idéal même en architecture. On remarquera qu'on entend toujours par "machine" dans les différents exemples, la machine en mouvement, le moyen de transport d'énergie : l'analogie mécanique comprend alors toujours l'idée de mouvement.

L'enthousiasme pour la forme utile se double de celui pour la machine elle-même, et une fois encore, de préférence en mouvement. Ainsi en 1901, Frank Lloyd Wright écrit dans "L'époque des machines" : "Les locomotives, machines industrielles, machines d'éclairage, machines de guerre et bateaux à vapeur, occupent une place, prise en des temps plus anciens par les oeuvres d'art". Ce qui est tout de même une comparaison étonnante ! Et l'artiste du Jugendstil qu'est Hermann Obrist admire à son tour les bateaux à vapeur "la beauté dans l'élan puissant de leurs contours gigantesques mais calmes (...), leur utilité magnifique, ce propre, ce lisse, ce brillant". Autant de caractéristiques qui allaient devenir typiques dans l'architecture des années 20. La clarté d'une construction de machine était évaluée comme une qualité quasi-esthétique, leur simplicité "propre" ou "nette" était comprise comme une libération. "Tous ces objets (bateaux à vapeur, machines, ponts) sont beaux parce qu'ils sont exactement ce qu'ils doivent être" disait Henry van der Velde.

(150)

(151)

(152)

(153)

(154)

Enfin, en 1914, paraît le livre annuel du "Deutscher Werkbund" composé exclusivement d'articles sur le transport et les moyens de communications (en soi, le fait est déjà remarquable). L'architecte Bruno Paul y écrit en parlant du paquebot : le "géant fiable, rapide et bien organisé" chez qui tout est dans cette "beauté technique qui paraît si différente de la beauté artistique et en est pourtant si proche". Dans

Le paquebot en 1900

- (155) le même cahier Ernst Neumann décrit la ligne courbe comme celle du mouvement, il appréhende "la construction mobile comme l'architecture des courbes (...) c'est-à-dire, d'une part en réponse à l'exigence de locomotion, d'autre part pour l'amour des formes que l'oeil humain exige". Gropius, à son tour, élargit le champ d'investigation, du problème particulier du transport à une vision plus globale des choses. "Dans les gigantesques problèmes actuels qui consistent à venir à bout de l'organisation des communications, s'incarne une immense volonté sociale. De plus en plus, la solution de ce problème mondial devient le centre éthique de notre époque ; ainsi l'art reçoit à nouveau une matière spirituelle représentée symboliquement dans ses oeuvres".
- (156) Cependant le concept de "communication" a pour Gropius une signification plus large ; il y voit "tout le travail matériel et spirituel des hommes". Il faut néanmoins remarquer avec quelle naïveté spirituelle -en 1914- des objets techniques sont perçus comme des symboles de l'époque, qui doivent s'allier à l'art comme à l'architecture. Il n'est pas si important pour Gropius de souligner la forme fonctionnelle de la machine, qui découle forcément de la technique, mais il voit plutôt l'intention de création consciente "forme technique et forme artistique s'y sont entrelacées en une unité organique", ainsi se sont formés les symboles de vitesse". Il donne expressément à l'architecture, le devoir d'une représentation symbolique ainsi que des impulsions non-architecturales qui réunissent les dimensions sociale et technique.
- (157) pour l'architecture des formes qui furent développés pour un tout autre objectif et dans de toutes autres conditions -conditions qui (...)
- (158) caractérisées par un autre matériau (l'acier) et par un autre élément (le mouvement dans l'eau).

Il est impossible dans le cadre de ce travail de décrire la prodigieuse fascination qu'ont provoqué au début de ce siècle les grands paquebots, notamment les bateaux de la ligne Nord-Atlantique, Europe, États-Unis. Cette fascination, dont l'arrière plan économique avait une signification vitale pour le développement de l'économie mondiale avec ses liaisons plus rapides et plus régulières et dont l'interférence avec le pathos national et le souci de prestige des états constituent la raison des subventions pour les chantiers navals et pour les courses ("le ruban bleu" pour la traversée la plus rapide de l'Atlantique).

Pour les gens, ces bateaux qui prirent rapidement des dimensions incroyables, étaient l'incarnation du progrès technique qui ne pouvait pas trouver d'équivalent ni dans le chemin de fer, ni dans les débuts modestes de l'automobile ni dans le trafic aérien. Aussi, Coleman, dans son livre sur les paquebots souligne-t-il en premier le tableau paradoxal des quais de New-York bloqués par une foule de fiacres, lors de l'arrivée du Lusitania pour son voyage inaugural (1907). "Ses passagers qui avaient traversé l'Atlantique ... dans une magnifique machinerie qui ne fut jamais beaucoup améliorée, devaient alors compter sur les chevaux pour se rendre à leurs hôtels de Manhattan".

Le paquebot en 1900

(221) fig.8,9,10, 11, Après les préparatifs des théories architecturales du 19ème siècle et la situation de rupture -tant sociale qu'architecturale- qui exigeait fondamentalement des formes nouvelles, la troisième condition pour la possibilité d'une reprise des formes navales dans l'architecture est d'accepter l'objet proprement dit dont les formes furent érigées en modèle et grâce auxquelles son contenu significatif devait être atteint.

Autrefois, la citation architecturale des formes navales se référait à la forme de la carène et de la voile. Maintenant, c'est au contraire le bateau à vapeur, précisément le paquebot des temps modernes qui devient le paradigme de l'architecture, avec un tout autre vocabulaire formel, différent de celui du voilier. Ce ne sont plus les matériaux naturels tels le bois et la voile qui par leur adaptation triomphent des conditions naturelles -le vent et la mer- mais c'est le produit technique en acier qui lutte contre les conditions du milieu. La supériorité de la machine se transforme en supériorité de l'esprit humain (le Titanic devient le symbole de cette croyance, tout comme son naufrage fut un avertissement fatidique pour l'orgueil humain).

(194) L'apparition du bateau propulsé par la machine et son développement foudroyant indique pourquoi les architectes ont eu l'idée d'emprunter pour l'architecture des formes qui furent développées pour un tout autre objectif et dans de toutes autres conditions -conditions qui sont caractérisées par un autre matériau (l'acier) et par un autre élément (le mouvement dans l'eau).

(195) Il est impossible dans le cadre de ce travail de décrire la prodigieuse fascination qu'ont provoqué au début de ce siècle les grands paquebots, notamment les bateaux de la ligne Nord-Atlantique, Europe, États-Unis. Cette fascination, dont l'arrière plan économique avait une signification vitale pour le développement de l'économie mondiale avec ses liaisons plus rapides et plus régulières et dont l'interférence avec le pathos national et le souci de prestige des états constituent la raison des subventions pour les chantiers navals et pour les courses ("le ruban bleu" pour la traversée la plus rapide de l'Atlantique).

(196) Pour les gens, ces bateaux qui prirent rapidement des dimensions incroyables, étaient l'incarnation du progrès technique qui ne pouvait pas trouver d'équivalent ni dans le chemin de fer, ni dans les débuts modestes de l'automobile ni dans le trafic aérien. Aussi, Coleman, dans son livre sur les paquebots souligne-t-il en premier le tableau paradoxal des quais de New-York bloqués par une foule de fiacres, lors de l'arrivée du Lusitania pour son voyage inaugural (1907).
(197) "Ses passagers qui avaient traversé l'Atlantique ... dans une magnifique machinerie qui ne fut jamais beaucoup améliorée, devaient alors compter sur les chevaux pour se rendre à leurs hôtels de Manhattan".

(192)

Cette évolution est à ses débuts hésitante. Dès 1807, Robert Fulton conçoit le premier bateau à vapeur, et en 1819 son "Savannah" traverse l'Atlantique. Mais ce n'est qu'en 1888, avec le "City of New-York", un paquebot construit sans voiles, que commencent véritablement les traversées en paquebot. Le paquebot moderne est né avec le développement de la turbine à vapeur puis du moteur Diesel (1911) et avec la construction de véritables "palaces flottants" (l'architecte d'intérieur du Ritz à Paris, Karl Mewes décore aussi l'"Imperator").

(193) Ainsi le nombre des passagers augmentait. En 1902, 250 000 passagers seulement traversaient l'Atlantique, -surtout des émigrants vers l'ouest et des commerçants et des touristes vers l'est. Mais leur nombre atteint en 1929 1 069 000. La crise économique mondiale et la dépression qui s'ensuivit firent baisser en 1934 ce nombre à 460 000 personnes. (Toutefois, d'une manière étonnante le trafic maximal ne sera atteint qu'après la seconde guerre mondiale, en 1958 avec 1,2 millions de passagers, ce qui représente alors 55 % des passagers du trafic aérien).

(194) Les chiffres ne peuvent cependant pas rendre compte de l'aura des paquebots à vapeur au début du siècle, une aura dans laquelle se mêlaient le rêve de la liberté sur la mer, le sentiment de la technique invincible, un nationalisme presque sportif, le reflet de la richesse, le prestige américain ; dans "un monde qui ne connaissait pas encore l'automobile et la radio et dans lequel la machine à vapeur était la source d'énergie la plus importante, le bateau à vapeur de luxe était un exemple coloré et souvent effrayant de la puissance".

(195) Leurs noms reflètent la prétention à la grandeur nationale et à l'invincibilité : "Imperator", "Bismark", "Empress of Britain" ou "Titanic". Leur importance est encore soulignée par le fait que le capitaine ayant la plus grande ancienneté dans les services de la ligne britannique Cunard, était régulièrement anobli.

(196) Mais le bateau à vapeur marquait la conscience des gens non seulement en tant qu'oeuvre technique merveilleuse ou comme expression de la grandeur nationale, mais aussi en tant que chose quasiment urbaine, comme "cette immense Babylone flottante". Le lien idéal entre le bateau à vapeur et l'architecture ne provenait pas uniquement de l'architecture, mais aussi inversement du bateau à vapeur : "Le Moyen-Age a construit la cathédrale, nous, le bateau à vapeur ; avec son architecture, ses proportions... le monument moderne par excellence".

(197) Le public attendait des scandales et des ragots : le souffle du grand monde. Wall le résume ainsi :

"C'étaient des lignes de paquebots qui se développaient en entreprises économiques les plus puissantes du monde. Les propriétaires des grandes sociétés étaient au sommet de leur puissance et de leur gloire, amis des têtes couronnées et des conseillers des gouvernements. Les sociétés d'armateurs créaient en mer un monde unique -depuis longtemps disparu-

Un parallèle particulier entre les bateaux à vapeur et l'architecture dans lequel quelques ponts seulement séparaient le plus grand luxe et la plus grande élégance des refuges de l'entrepont. Les paquebots océaniques étaient, en vérité, un miroir fidèle de la société de l'Europe et de l'Amérique à la fin du 19ème siècle et au début du 20ème siècle."

(198)

Avec le développement du paquebot, une nouvelle gamme de formes apparaissait par rapport aux voiliers, qui répondaient à des exigences purement fonctionnelles, à son utilisation (de l'unité d'habitation toujours du même genre "cabine"), au matériau (acier) et aux contraintes de la mer et de la nécessité du voyage.

L'indication de la finalité des formes, leur extrême fonctionnalité est importante, parce qu'elles ont été reprises par l'architecture ; d'un autre côté, elles étaient pour le constructeur de bateaux une nécessité regrettable : celui-ci faisait plutôt un effort, du moins à l'intérieur, pour les cacher complètement si possible, pour l'adapter à l'architecture des intérieurs de palais - ceci à l'opposé des intentions des architectes-. C'est ainsi que les bateaux à vapeur anglais "Mauretania" et "Olympic" du début du siècle furent équipés à la manière des demeures seigneuriales anglaises, et l'"Imperator" allemand de l'année 1913 prenait un air style français du 18ème siècle. Ainsi Giedion présente encore en 1929, dans son livre sur la nouvelle habitation qui doit correspondre à la nouvelle façon de vivre, la photo d'un bateau à vapeur avec le texte : "Expression éblouissante d'une puissance concentrée. Adaptation sans compromis à la fonction... La fonction crée ici la beauté." Et il y oppose l'image de l'intérieur du même bateau, qui se complait dans les imitations de styles.

(199)

L'analyse du nouveau langage formel du paquebot ne peut que tenir compte des formes caractéristiques : elle doit s'étendre au détail d'un objet technique jusqu'à la disposition en plan. Celle-ci est déterminée par la forme d'ensemble, pointue vers la proue et arrondie vers la poupe, ainsi que par l'alignement des cabines, donc de cellules du même genre disposées en plusieurs rangées. Certes, les ponts sont différents selon les classes, mais la cabine est une unité de base, sans caractère individuel, dans une rangée d'éléments semblables.

(...)

Enfin, il faudrait encore souligner en ce qui concerne le domaine des ponts, la peinture généralement blanche du bateau à vapeur. La blancheur des maisons de l'architecture moderne dans les années 20 avait une fonction tout à fait programmatique ; le blanc correspondait à l'impression voulue de clarté, d'objectivité et de rationalité. En outre, la même couleur fait clairement ressortir des ressemblances formelles possibles entre bateau et maison et offre un indice supplémentaire pour l'effet souhaité.

Un parallèle particulier entre les bateaux à vapeur et l'architecture de cette époque se trouve dans la façon dont on les représente. Les affiches de publicité et dessins des bateaux employaient de préférence une perspective à ras de terre exagérée afin d'exprimer la grandeur et le dynamisme du bateau à vapeur. Cette perspective correspondait aussi aux rapports de taille entre l'observateur et le bateau. L'emploi de cette façon de représenter dans les dessins d'architecture (avec une perspective prise en diagonale), souligne tout particulièrement la ressemblance entre architecture et bateau.

En examinant les éléments formels de l'architecture ayant un rapport avec la construction navale et le bateau à vapeur -parallèles qui ne résultent pas des mêmes causes fonctionnelles- la difficulté consiste à en trouver et à définir les limites au sein d'une esthétique de la machine. Nous reparlerons plus tard en détail de cette tendance à glorifier la machine, la technique. Dans ce contexte, il s'agit d'abord de chercher une délimitation formelle. Cette délimitation ne peut être trouvée qu'en partie dans les formes du bateau à vapeur en plan et en coupe, donc dans la forme globale. La fenêtre ronde -le hublot- est aussi spécifique du bateau puisqu'elle fut conçue en fonction des conditions particulières du bateau.

Mais la forme d'une rampe ou d'un escalier construits en acier, ou bien l'emploi de motifs de cheminées (rangées de plusieurs cheminées) ne permettent pas encore, vus séparément, un rapprochement avec les éléments spécifiques des motifs "bateau" ; on les rencontre aussi bien dans les grandes installations de machines que dans des centrales d'énergie.

Une interprétation prudente du vocabulaire formel d'un bâtiment dira qu'il est influencé par le paquebot seulement lorsqu'apparaissent plusieurs éléments formels typiques du bateau. Même dans ce cas, le lien avec l'esthétique générale de la machine est toujours connoté -le bateau à vapeur étant lui-même toujours une partie du monde moderne des machines-

Esquisse 1 - Futurisme : machine et vitesse

Il était essentiel pour la reprise des formes de paquebot moderne comme motif architectural que, d'une part le bateau ne soit pas nouveau en tant que référence pour l'architecture et, d'autre part, que la société refuse d'une façon emphatique les vieilles formes et en demande des nouvelles, et enfin que le paquebot à vapeur ait cette importance comme "Babylone flottante" dans la conscience du public : ville et oeuvre technique merveilleuse en même temps.

Toutefois, la reprise dans l'architecture des formes du paquebot dans les travaux des architectes, incontestable qu'à partir de 1923 environ, donc après une guerre qui renforçait la nécessité d'un nouveau départ, qui avait montré la prédominance de la technique (par le côté négatif de la destruction) et qui rendait par le besoin croissant d'habitations, les problèmes sociaux encore plus urgents. De plus, une génération d'architectes était arrivée qui mettait en question l'architecture antérieure sans préjugés (ou tout au moins avec d'autres obsessions).

Avant d'examiner ces bâtiments et les implications de leur contenu, nous voudrions examiner ici deux mouvements architecturaux qui préfigurent certains aspects de cette évolution, l'un dans le domaine des formes, l'autre dans le contenu social.

fig.12

L'esquisse d'une centrale électrique de 1917 par Antonio Sant'Elia montre dans une perspective en diagonale et exagérée sur le plan dynamique, une rangée de trois cheminées rondes dont les parties inférieures sont reliées par les constructions qui laissent encore apparaître leur forme cylindrique. La rangée de cheminées est située sur un socle qui se termine à l'avant par deux constructions arrondies et parallèles, le socle ayant des bases inclinées vers l'extérieur, à l'avant et à l'arrière. La partie avant du socle montre une construction qui ressemble à une ouverture d'aération. L'ensemble de tout ce bâtiment rayonne d'une puissance dynamique.

Si l'on compare ceci aux éléments des formes des bateaux décrites dans le chapitre précédent, le parallèle avec la rangée des cheminées est frappant (mais aussi typique pour une centrale); sur la partie arrière on reconnaît les lignes en biais d'escaliers et l'ouverture d'aération correspond à peu près aux manches à air. Toutefois, on constate seulement après une comparaison avec l'image d'un bateau que le lien associatif avec le bateau est provoqué par l'impression générale de dynamique plutôt que par des parallèles concrètes et formelles. La question demeure toutefois de savoir si dans le futurisme italien, des relations avec le bateau à vapeur pouvaient exister et permettraient de conclure à un lien conscient avec l'architecture.

(200) Les éléments de base du futurisme étaient la "haine du passé", la glorification de la vitesse -la célèbre comparaison de la voiture de course avec la Victoire de Samothrace- l'idolâtrie de la machine et la fascination devant la grande ville.

(201) On peut lire tout ceci dans le "Manifeste futuriste" paru sous le nom d'Antonio Sant'Elia et qui caractérise ses dessins d'architecture; bien que, comme Schmidt-Thomsen l'a montré, les formes de son architecture font apparaître des liens avec la tradition italienne du Floreal et avec l'architecture autrichienne de Wagner et d'Hoffmann, les utopies thématiques comme "l'utopie de la mesure", et particulièrement la réalisation d'une "architecture de la dynamique" sont d'un ton

- (203) tout à fait nouveau à cette époque, qui ne sera prolongé que dans les plans de Mendelsohn : "la nouvelle architecture est une architecture de calcul froid, de témérité audacieuse et de simplicité ; une architecture en béton armé, fer, verre, tissus, textiles et toutes ces matières remplaçant le bois, les pierres et les briques, une architecture qui contribue à l'élasticité et la légèreté maximales, lit-on dans le "Messaggio", qui précède le Manifeste futuriste. Ces phrases caractérisent presque mieux l'architecture des années 20 que celle de Sant'Elia (particulièrement en ce qui concerne la légèreté). Le document "relie les raisons se trouvant dans le passé avec les nouvelles idées qui émergent d'avant-guerre d'une façon qui ne s'est répandue qu'après la guerre, et -ce qui est encore plus important- il oppose ces nouvelles idées au passé. Schmidt-Thomsen et d'autres personnes -particulièrement aussi Banham- ont déjà souligné le caractère plutôt inconstant du lien de Sant'Elia avec le futurisme ; ses dessins étaient en grande partie déjà terminés, lorsqu'il publia le Manifeste futuriste sous son nom. C'est aussi aux contradictions entre le Manifeste futuriste -et donc l'architecture futuriste "officielle"- et les plans de Sant'Elia que Schmidt-Thomsen fait allusion : "Il ne faut pas interpréter le côté dynamique de ces architectures comme négation de leurs conditions statiques, comme un principe futuriste, mais comme un complément".
- (204) Toutefois, l'accord entre les exigences du Manifeste et les réalisations architecturales de Sant'Elia est incontestable.
- (205) "Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une nouvelle beauté : la beauté de la vitesse". Cette phrase célèbre du premier Manifeste futuriste de Marinetti (1909) contient déjà tout ce qui est important pour cet aspect de la théorie futuriste. Ce n'est pas le mouvement vers un but et donc aussi ce but même, l'utopie, mais le mouvement en tant qu'absolu, la vitesse qui est louée. Dans l'accent sur la vitesse se trouve l'élément dynamique -la dynamique indique la transformation du mouvement, et non pas le mouvement lui-même-.
- (206) Le changement des conditions dans le monde moderne marqué par les nouvelles techniques -résumé dans la notion de "vitesse"- a créé un nouveau sentiment envers le monde. Marinetti écrit dans un des manifestes ultérieurs (1913) que l'homme ne pense pas au phénomène "que les différentes sortes de la communication, de transport, et de l'information exercent une influence décisive sur son psychisme. Le monde se rétrécit par la vitesse. Nouveau sentiment envers le monde."
- (207) Ceci conduit d'une part à une sorte d'"architecture de roulottes", où "les villes deviennent de grandes gares de triage dans lesquelles se trouvent des wagons d'habitations élégants", et -surtout chez Sant'Elia- à la mise en relief des parties mécaniques mobiles. D'autre part, la représentation du mouvement dans l'architecture de Sant'Elia conduit aux formes dynamiques des perspectives obliques à ras-de-terre qui accentuent la verticalité des cheminées.
- (208)
- (209)

(210) "Aujourd'hui la machine est la lyre".

(211) La communication entre les hommes est, comme dans la phrase de Marinetti déterminée par des machines ; leurs "messages sont sans contexte syntaxiques et consistent en énergie pure". L'artiste futuriste doit partir de la machine ; il explique "que tout comme les anciens s'inspiraient dans leur art des éléments de la nature, nous devons nous inspirer des éléments du monde moderne mécanique, puisque nous sommes

(212) "artificiels" tant matériellement que spirituellement. Dans de telles formulations, ou bien dans l'emploi de la métaphore de la maison comme machine, est exprimée pour la première fois la théorie d'une esthétique de la machine, "the idea of mechanism and the idea of absolute aesthetic laws". ("l'idée du machinisme et l'idée de lois purement esthétiques")

(213)

Toutefois, la machine est surtout vue sous l'aspect du mouvement ("vitesse") ; il y a une différence entre cette théorie et la conception dominante en Allemagne à la même époque : la machine comme instrument de travail et non pas, en premier lieu, comme instrument de mouvement. (les usines construites laissent apparaître cette attitude : le bâtiment AEG de Behrens, le château d'eau de Poelzig à Posnan ou son usine à Luban, et même les usines Fagus de Gropius et Meyer, tous datant de 1910 environ).

En même temps, cette considération différente de la machine, montre qu'il y a un autre rapport entre l'homme et la machine : la "machine comme moyen de travail" est un outil et donc une aide pour l'homme. Or le futurisme voit en elle un être indépendant et détaché de l'homme.

(214) On appelle les voitures "des bêtes haletantes" et "la douleur d'un homme est pour nous tout aussi intéressante que celle d'une ampoule électrique qui souffre, tremble et qui pousse d'atroces cris de douleur". En conséquence, les hommes n'apparaissent guère dans les architectures de Sant'Elia, la machine a pris leur place.

(215)

(216)

Après tout cela, la fascination des futuristes pour la grande ville peut sembler paradoxale, mais elle ne l'est pas. Car "la grande ville" est finalement le lieu métaphorique qui nécessite l'emploi de la machine, les moyens de transport, les centrales, etc... Donc la grande ville n'est pas l'endroit où habitent beaucoup de gens, où la "société" se trouve, mais où les hommes en mouvement se rencontrent : "Hommes des grands hôtels, des gares, des rues gigantesques, des ports immenses, des halles, des couloirs sous les arcades illuminées". Il n'y a aucune analyse des problèmes sociaux de la grande ville, mais seulement l'aspect partiel -le trafic- provoque une émotion extatique : une science fiction graphique au lieu d'une utopie sociale.

(217)

(222)

(218) La fascination qui se dégage de l'oeuvre de Sant'Elia s'exprime dans le domaine formel et dans le caractère unilatéral avec lequel la représentation des formes fut modifiée en "un seul programme unique convaincant". "Sans lien avec la solution de problèmes réels, ces pages représentent la beauté pure."

(219)

(220) Il se peut que l'absence d'un programme ait une autre raison que la "forme pure" qui pourrait être éclairée quant à son utilité, qui exigerait d'autres plans. Severini explique dans le manifeste les "analogies créatrices du dynamisme", le monde imagé du futurisme basé sur des représentations associatives ; on ne pourrait "plus séparer un morceau de réalité des souvenirs ou des attirances ou des antipathies créatrices que son "action expansive" réveille en nous. C'est de là que résulte l'ambiguïté contenue de l'art plastique ainsi que des esquisses d'architecture de Sant'Elia : "Des formes et des couleurs qui expriment nos impressions face à la réalité "paquebot transatlantique" peuvent ainsi bien exprimer les impressions d'une toute autre réalité, comme par exemple de la réalité Galeries Lafayette".

(221)

Ceci offre la possibilité de clarifier les ressemblances structurelles du langage formel de Sant'Elia avec le bateau, sans pour autant affirmer une association consciente ; d'ailleurs, celle-ci ne peut pas être confirmée par des textes existants. La comparaison avec des images de bateaux comme une ressemblance structurelle. La perspective semblable en renforce l'impression. La ligne oblique, à l'avant et à l'arrière, trouve son parallèle dans la proue du bateau mais montre en même temps une différence ; la proue comme forme en surplomb provoque l'impression de la légèreté, du détachement de la base, et souligne l'horizontalité de l'impression générale, tandis que la forme de Sant'Elia souligne justement la lourdeur et accentue la verticalité de la forme conique. Celle-ci est cependant brisée par l'horizontalité du corps de construction sur lequel sont posées les cheminées. Ici on peut à nouveau remarquer des parallèles avec le bateau.

Les ressemblances concernent donc la direction des lignes et la composition des masses de la construction qui provoquent l'impression de dynamique et de puissance. Les contenus du paquebot à vapeur - hôtel, services, transport d'un lieu à un autre - restent exclus ; les gratte-ciels de la "Citta futurista" qu'on peut mettre en rapport avec ces fonctions ne montrent aucune allusion formelle au bateau.

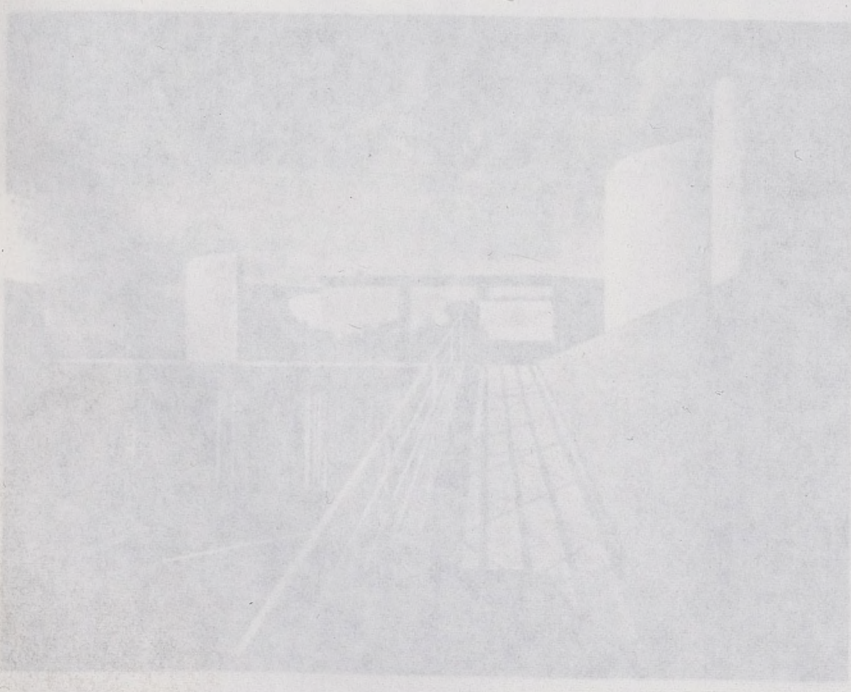
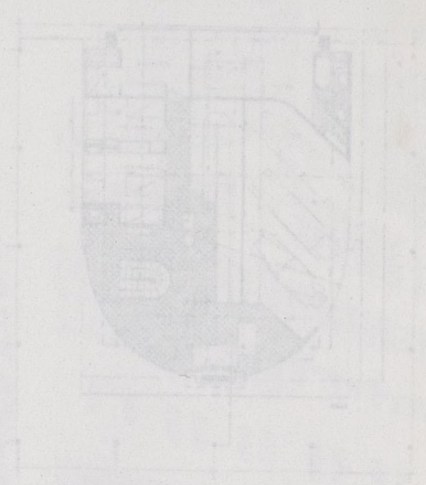
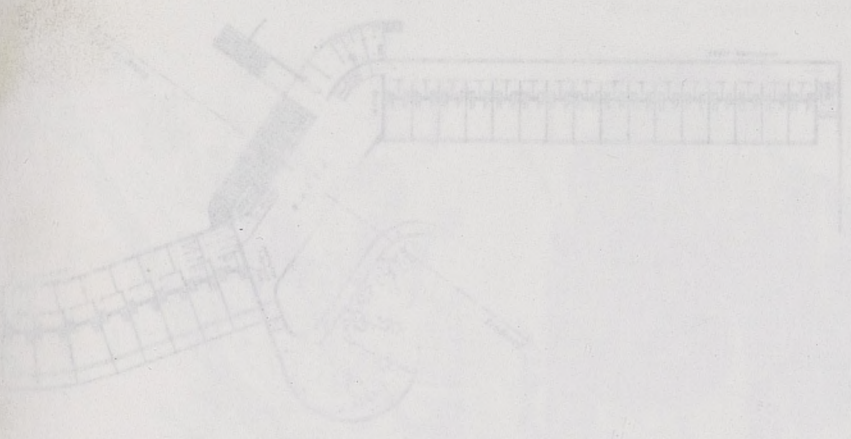
(222) La "dynamique" et la "force" sont plutôt des signes de l'utilisation de la "centrale électrique" cités par Sant'Elia, centrale qui peut être comprise comme "pars pro toto" de la grande ville dynamique. C'est sur le poste de commandement d'un bateau de guerre, donc en un lieu typiquement futuriste que Marinetti a eu la révélation pour la première fois de la concision et de la précision ainsi que de la grandeur mécanique. Ceci souligne moins l'appartenance des architectures de Sant'Elia au domaine d'association "paquebot" avec son contexte social qu'à celui du bateau de guerre qui convient mieux à l'impression d'une force poussante. (Les obliques inclinées vers l'extérieur sont elles aussi caractéristiques du bateau de guerre).

FIGURES

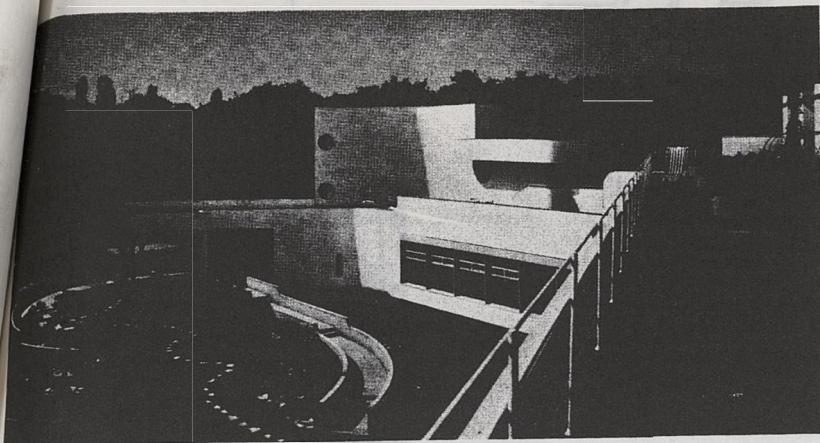
On voit ainsi que pour notre thème, la valeur du mouvement futuriste et l'architecture de Sant'Elia réside dans la transposition du "mouvement" et de la "machine" en forme ; ces formes ont des ressemblances structurelles avec le bateau à vapeur et le bateau de guerre, sans qu'on ne puisse constater un transfert conscient. C'est justement dans le fait d'accepter sans réserve et d'une façon positive la machine -contrairement à l'attitude ambivalente, hésitante en Allemagne- que se trouve la force tournée vers l'avenir ; mais l'utopie sociale n'y fut pas incluse. Toutefois, Sant'Elia fut, comme le dit Banham, "le premier à véritablement combiner une acceptation complète de la machine avec une capacité à réaliser et symboliser cette acceptation en des termes de formes géométriques puissantes et simples". Il créa ainsi des "characteristic dream-images" pour l'architecture des années 20.

(223)

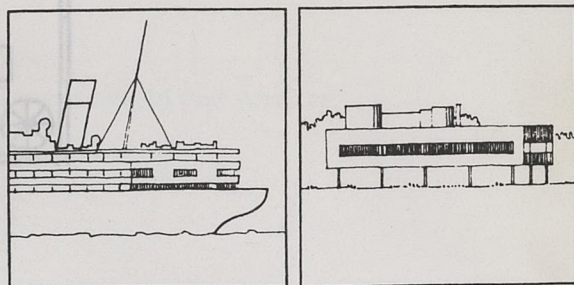
(224)



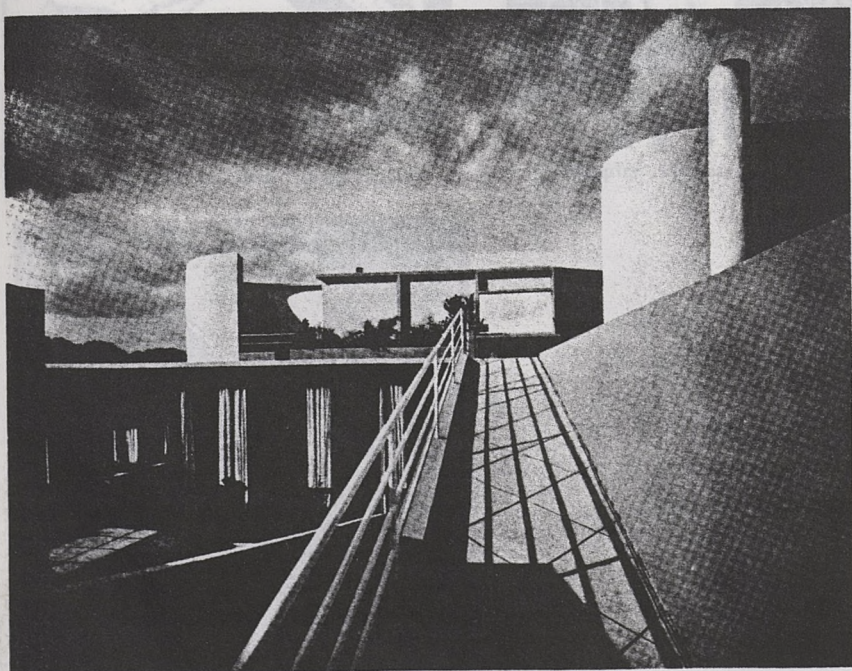
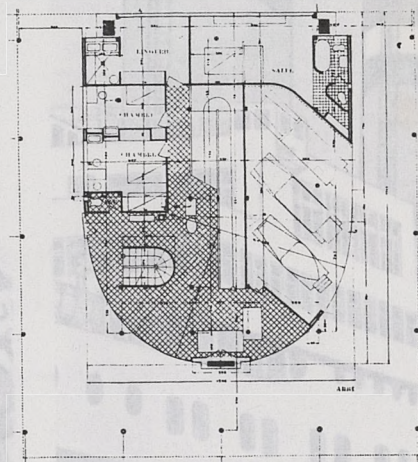
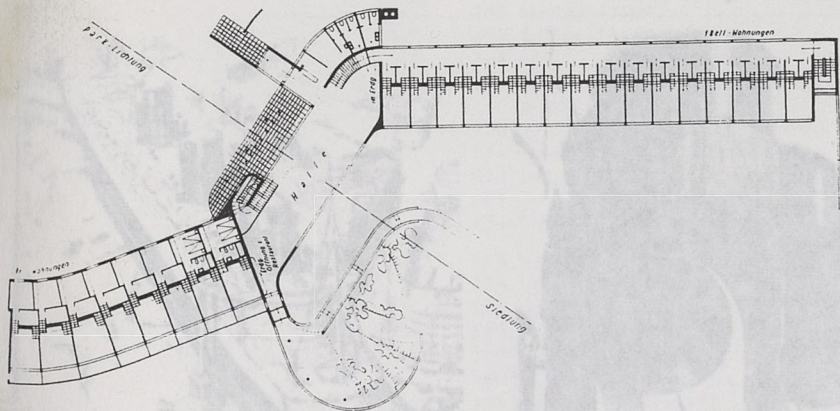
FIGURES



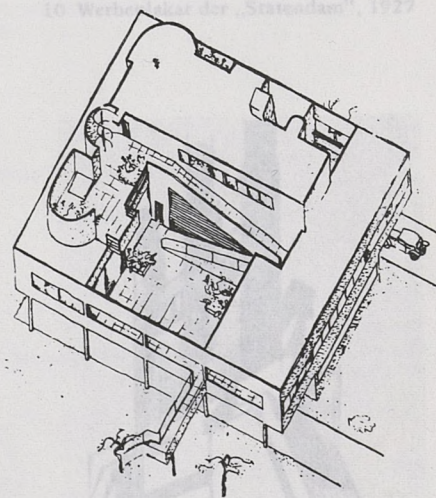
1, 2 Hans Scharoun: Wohnheim auf der Werkbundaussstellung „Wohnung und Werkraum“, Breslau 1929



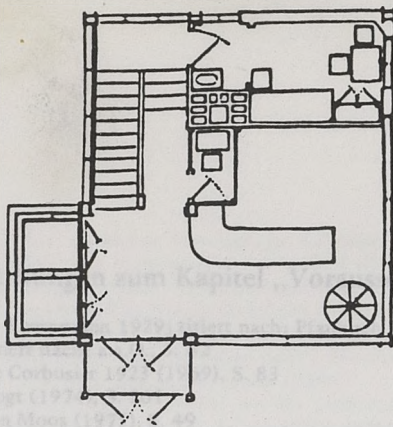
3 Heck der „Aquitania“ (aus: „Vers une architecture“) – Villa Savoye (nach Vogt)



4-6 Le Corbusier: Villa Savoye, Poissy 1929

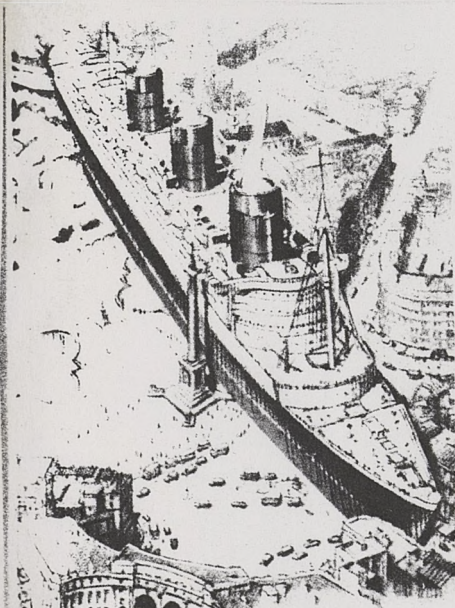


NOTES

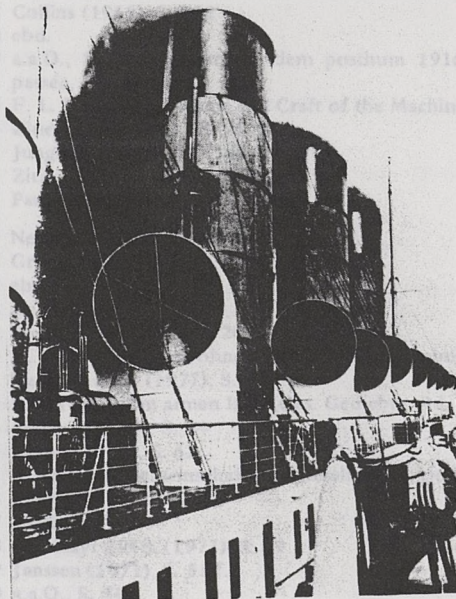


Arbeitsraum Kapitel „Vorbereitungen und Ansätze“
 126 ... (1974), S. 86
 127 ...
 128 La Cornuise (1969), S. 23
 129 Vogt (1974), S. 158 ff.
 130 von Moos (1949)
 131 Banham (1964), S. 272
 132 La Cornuise 1923 (1969), S. 86
 133 Vogt (1974), S. 158 ff.
 134 a.a.O., S. 161
 135 a.a.O., S. 161
 136 W. Hogarth: Analysis of Beauty, Zitiert nach: Cassou, Jess/ Langü, Emil/ Pevsner, Nikolaus: Durchbruch zum 20. Jahrhundert, München 1962, S. 230
 137 Eine Sammlung seiner Artikel erschien 1852 unter dem Titel "The Travels, Observations and Experiences of a Yankee Stonemason".
 138 Zitiert nach: Fitch (1968), S. 140 ff.
 139 Collins (1965), S. 160
 140 Zitiert nach: Fitch (1968), S. 142
 141 Murnford (1949), S. 178
 142 Collins (1965), S. 161
 143 ebd.
 144 ...
 145 Pevsner (1962), S. 178
 146 Banham (1964), S. 272
 147 ...
 148 ebd.
 149 ...
 150 ...
 151 ...
 152 ...
 153 ...
 154 ...
 155 ...
 156 ...
 157 ...
 158 ...
 159 ...
 160 ...
 161 ...
 162 ...
 163 ...
 164 ...
 165 ...
 166 ...
 167 ...
 168 ...
 169 ...
 170 ...
 171 ...
 172 ...
 173 ...
 174 ...
 175 ...
 176 ...
 177 ...
 178 ...
 179 ...
 180 ...
 181 ...
 182 ...
 183 ...
 184 ...
 185 ...
 186 ...
 187 ...
 188 ...
 189 ...
 190 ...
 191 ...
 192 ...
 193 ...
 194 ...
 195 ...
 196 ...
 197 ...
 198 ...
 199 ...
 200 ...

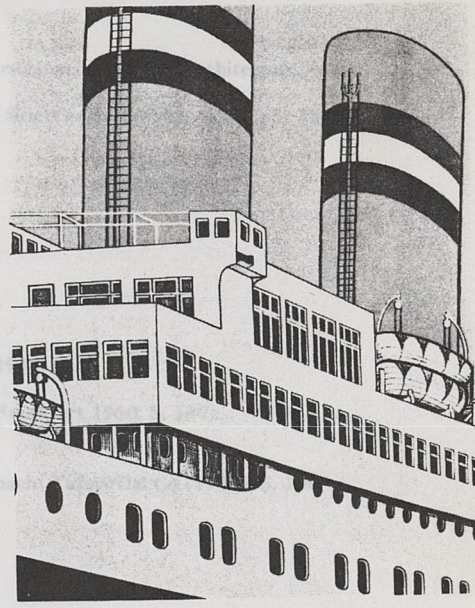
7a, b Gebr. Wesnin: „Leningradskaja Pravda“, Projekt 1923/24



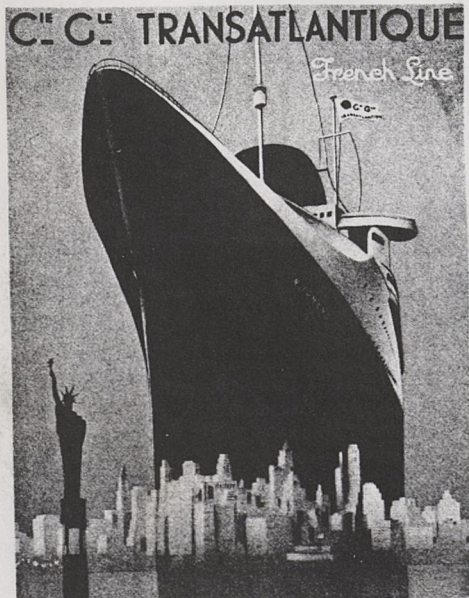
8 „Queen Mary“ auf dem Trafalgarsquare



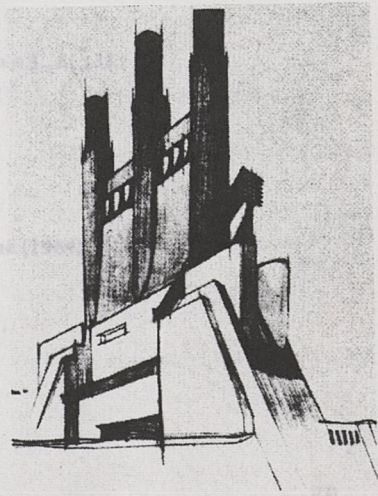
9 Dampfer „Mauretania“



10 Werbeplakat der „Statendam“, 1927



11 Werbeplakat der „Normandie“



12 Antonio Sant'Elia: Skizze für ein Kraftwerk, 1914

NOTES

Anmerkungen zum Kapitel „Voraussetzungen und Ansätze“

- 126 G. Lampmann 1929; zitiert nach: Pfankuch (1974), S. 86
- 127 zitiert nach: a.a.O., S. 82
- 128 Le Corbusier 1923 (1969), S. 83
- 129 Vogt (1974), S. 161
- 130 von Moos (1975), S. 49
- 131 Banham (1964), S. 272
- 132 Le Corbusier 1923 (1969), S. 86
- 133 Vogt (1974), S. 158 ff.
- 134 a.a.O., S. 161
- 135 a.a.O., S. 163
- 136 W. Hogarth: Analysis of Beauty. Zitiert nach: Cassou, Jean/ Langui, Emil/ Pevsner, Nikolaus: Durchbruch zum 20. Jahrhundert, München 1962, S. 230
- 137 Eine Sammlung seiner Artikel erschien 1852 unter dem Titel "The Travels, Observations and Experiences of a Yankee Stonecutter". Zitiert nach: Fitch (1968), S. 140 ff.
- 138 Zitiert nach: Fitch (1968), S. 140 ff.
- 139 Collins (1965), S. 160
- 140 Zitiert nach: Fitch (1968), S. 142
- 141 Mumford (1949), S. 178
- 142 Collins (1965), S. 161
- 143 ebd.
- 144 Norberg-Schulz (1965), S. 123 ff.
- 145 Pevsner (1957)
- 146 Banham (1964)
- 147 Collins (1965), S. 162
- 148 ebd.
- 149 a.a.O., S. 164; zitiert aus dem posthum 1916 erschienen Buch "L'architecture, le passé, le présent".
- 150 F. L. Wright: "The Arts and Craft of the Machine"; zitiert nach: Pevsner (1957), S. 23
- 151 Zitiert nach: a.a.O., S. 26
- 152 Junghanns (1964), S. 185
- 153 Zitiert nach: a.a.O., S. 188
- 154 Paul (1914), S. 55
- 155 Neumann (1914), S. 48
- 156 Gropius (1914), S. 29
- 157 ebd.
- 158 a.a.O., S. 32
- 159 Posener (1) (1977), S. 20 f.
- 160 R. Musil: Der Mann ohne Eigenschaften, Hamburg 1970, S. 55
- 161 Tafuri/Dal Co (1977), S. 99
- 162 B. Brecht: Vom armen B.B. (Ges. Gedichte, Bd. 1; Frankfurt 1960, S. 147)
- 163 Pevsner (1957), S. 24
- 164 Tafuri (1977), S. 61
- 165 F. Tönnies: Gemeinschaft und Gesellschaft; zitiert nach: Tafuri/Dal Co (1977), S. 100
- 166 Müller (1977), S. 38
- 167 entfällt
- 168 Sedlmayr 1948, (1973), S. 49
- 169 Janssen (1971), S. 51 f.
- 170 a.a.O., S. 54
- 171 Die Bautheorien des 19. Jahrhunderts hat eingehend untersucht: Döhmer, Klaus: „In welchem Style sollen wir bauen?“. München 1976.
- 172 Petsch (1) (1973), S. 136
- 173 ebd.
- 174 Giedion (1976), geschrieben 1938/1939
- 175 a.a.O., S. 280 f.
- 176 Gropius (1914), S. 32
- 177 E. Friedell: Kulturgeschichte der Menschheit, München o.J., S. 1351
- 178 Petsch (1) (1973), S. 137
- 179 Sedlmayr 1948, (1973), S. 114
- 180 a.a.O., S. 86 f.
- 181 Petsch (1) (1973), S. 138
- 182 Vogt (1977)
- 183 Petsch (1) (1973), S. 150
- 184 Huse (1975), S. 30
- 185 Zitiert nach: Banham (1964), S. 124; siehe auch: Behne (1964), S. 23
- 186 Müller (1977), S. 162

- 187 Für eine bestimmte Mittelschicht hat diesen Prozeß der Dequalifikation Kracauer dargestellt: „Die Stellung dieser Schichten (Der Angestellten, A.d.V.) im Wirtschaftprozeß hat sich gewandelt, ihre mittelständische Lebensauffassung ist geblieben. Sie nähren ein falsches Bewußtsein. (...) sie frönen einem Individualismus, der dann allein sanktioniert wäre, wenn sie ihr Geschick noch als einzelne gestalten könnten (...). Eine verschollene Bürgerlichkeit spukt in ihnen nach“. (Kracauer, Siegfried: Die Angestellten; Frankfurt 1971, S. 81 f. Zuerst erschienen 1929)
- 188 s.a. Müller (1977), S. 50, wo das „weltstädtische Massenpublikum“ im Unterschied zum bürgerlichen des 19. Jahrhunderts erläutert wird.
- 189 Tafuri (1977), S. 49
- 190 Huse (1975), S. 122
- 191 Schumpp (1972), S. 84
- 192 Coleman (1977), S. 13
- 193 Die Zahlen nach: a.a.O., S. 183
- 194 Wall (1977), S. 187
- 195 a.a.O., S. 176
- 196 a.a.O., S. 92
- 197 G. Rageot 1927 in "L'homme standard". Zitiert nach: Virilio (1979), S. 369
- 198 Wall (1977), S. 88 f.
- 199 Giedion (1929), Abb. 8–9
- 200 Marinetti 1910, zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 37
- 201 Schmidt-Thomson (1) (1967); Der Autor klärt auch die Frage nach der Urheberschaft des Architekturmanifests,
- 202 Schmidt-Thomson (2) (1967), S. 220
- 203 Aus dem "Messaggio" zur Ausstellung der Gruppe "Nuove Tendenze" Mai 1914, der unter Sant'Elia's Namen erschien und Vorläufer des futuristischen Manifests war. Zitiert nach: Banham (1964), S. 105
- 204 Banham (1964), S. 105
- 205 Schmidt-Thomson (1) (1967)
- 206 a.a.O., S. 145
- 207 Zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 26
- 208 Zitiert nach: a.a.O., S. 130
- 209 Pehnt (1973), S. 173
- 210 Aus: Paolo Buzzi: „Hymne an die neue Dichtung“. Zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 269
- 211 Tafuri/Dal Co (1977), S. 121
- 212 Futuristisches Manifest „Architektur“, 1914; zitiert nach: Conrads (1964), S. 34
- 213 Banham (2) (1955), S. 297
- 214 Gründungsmanifest der Futuristen 1909; zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 24
- 215 Technisches Manifest zur Malerei 1910; zitiert nach: a.a.O., S. 182
- 216 Sie wird sogar in den Rang einer Gottheit erhoben – siehe das Manifest „Die mechanische Kunst“ (1922), zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 221
- 217 Futuristisches Manifest „Architektur“, Conrads (1964), S. 32
- 218 Pehnt (1973), S. 175
- 219 Schmidt-Thomson (1) (1967), S. 140
- 220 Severini; zitiert nach: Baumgarth (1966), S. 188
- 221 Pehnt (1973), S. 170
- 222 Banham (1964), S. 100
- 223 Banham (2) (1955), S. 301
- 224 a.a.O., S. 198
- 225 Müller (1977), S. 38
- 226 Wilhelm (1977), S. 73
- 227 Tafuri/Dal Co (1977), S. 129
- 228 Marx, K./Engels, F.: Manifest der Kommunistischen Partei, Berlin 1969³¹, S. 77
- 229 Zirkular des „Arbeitsrates für Kunst“ 1919; zitiert nach: Conrads (1964), S. 42
- 230 Taut (1919), S. 59 f.
- 231 a.a.O., S. 63
- 232 Pehnt (1973), S. 31
- 233 Taut (1919), S. 62
- 234 Lane (1968), S. 51, weist darauf hin, daß Taut keineswegs der einzige gewesen sei, der die Idee der neuen Stadt entwickelte; Parallelen gab es bei Gropius, Kampffmeyer („Friedensstadt“) und anderen.
- 235 Huse (1975), S. 23
- 236 Taut (1919), S. 61
- 237 Schumpp (1972), S. 95

Inhalt

SOMMAIRE

ANNEXE : PROBLEMATIQUE INITIALE DE LA RECHERCHE SUR L'OEUVRE URBAINE

Nous reproduisons ici les idées les plus pensables pour comprendre le contenu de ce rapport intermédiaire.

I-1 - Description

DESCRIPTION DU CHAMP DE RECHERCHE

Le programme proposé s'inscrit dans un champ de recherche est défini par des modes d'investigation alternant avec part l'histoire des formats de l'architecture essentielle que impliquée par les concepts s'agisse du fragment ou de ces deux points de vue pour une compréhension de la recherche pluri-annuelle 1983-85 d'en développer les acquis les objets d'étude et d'élaborer

Pour la période 1986-89, dans le champ de l'oeuvre urbaine" des des problématiques historiques en les resituant dans des contextes

DOMAINE I : L'ART DE LOTIR

L'étude des formations urbaines projet ou réalisées, concerne et leur dimensionnement, les ménagent des espaces résidentiels des tâches des divers repro économiques et intellectuel de Trois objets d'études correspondent et à des approches distinctes fondir la connaissance de l'art

D'abord, dans le prolongement le Palais-Royal, il s'agit pendant la même période, et du quartier et du palais, précisément des lotissements est de ce fait plus ou moins négociés, des réactions opérations principales, et ou fragiles.

Ensuite seront étudiés des architectes à Paris. À la fin tectes, nous considérons le découpage parallèle nécessaire une relation architecturale parcelles. De façon privilégiée urbaines révélant un projet explicites et des rationalités culture esthétique. Parmi ceux d'Aubert, de Frognier Belanger ; le Plan d'Arbois,

Statt eines Vorworts: Ein Brief 9

Vorbemerkung 12

Ausgangslage 13

Der Symbolverfall der Architektur — eine Arbeitshypothese 13

Das Dampfermotiv als Untersuchungsgegenstand 19

Einige Hinweise zum Schiff als Symbol 21

Begriffliche Abgrenzung 26

Architektur als „Zeichen“ 26

Das „architektonische Zeichen“ als Mittel der Kommunikation 32

Zu Entstehung und Funktion des Symbols 36

Der „symbolische Apparat“ 37

Gesellschaftliche Funktionen des Symbols 38

Versuch einer Definition 41

Voraussetzungen und Ansätze

Voraussetzungen wozu? Drei Beispiele 44

Das Schiffsmotiv in der Architekturtheorie bis 1914 50

Die Aufbruchstimmung um 1900 und ihre architektonischen Auswirkungen

Neubewertung der Bauaufgaben 56

Neue formale Ansätze 58

Der Passagierdampfer um 1900 61

Ansätze 1 — Futurismus: Maschine und Geschwindigkeit 67

Ansätze 2 — Expressionismus: Gemeinschaft und „Stadtkrone“ 72

Verwirklichung I

Deutschland oder: Wohnen und Maschine 75

Fünf Architekten als Beispiele 78

Walter Gropius 79

Ernst May 83

Hans Scharoun 86

Otto R. Salvisberg 90

Erich Mendelsohn 93

Bedingungen des Dampfermotivs 98

Zur Begründung einer Maschinenästhetik 99

Zum Wohnungsbau der Weimarer Republik

Kollektivhaus 102

Siedlungsbau 105

Die „schwimmende Massenwohnung“ 107

Verwirklichung II

Le Corbusier oder: Architektur als Heilung 113

Die Bauten 114

Wohnbauten 114

Bauten für die Heilsarmee 125

Die Theorie 130

Zum Gesellschaftsbild Le Corbusiers 130

Der Dampfer als Vorbild 135

Dampfer und Arche 142

Verwirklichung III

Rußland oder: Die verwirklichte Utopie? 145

Die Bauten als „soziale Kondensatoren“ 145

Arbeitsstätte 146

Palast der Arbeit (Arbeiterclubs) 149

Kommunehaus 151

Die veränderte Situation des Architekten und der Architektur 157

Das Dampfermotiv als „Architektur der Hoffnung“ 159

Scheitern

Utopie ohne Vermittlung 163

Die Ausbreitung des Dampfermotivs 165

Die gescheiterte Utopie 170

Die politische Situation des „Neuen Bauens“ 170

Die Angemessenheit des Dampfermotivs 172

Das Verstehen des Dampfermotivs 175

Bauen für keine Gesellschaft? 177

Wiederkehr

Renaissance eines Symbols oder Formalismus? 180

Die Verbreitung des Dampfermotivs seit den sechziger Jahren 182

Drei Architekten als Beispiele 184

James Stirling 184

Ingenieurbäude der Universität Leicester 186

Studentenheim St. Andrews 188

Der Stellenwert des Schiffsmotivs bei Stirling 193

Richard Meier 195

Fehling & Gogel 198

Das Dampfermotiv als private Ikonologie 200

Ausblick

Utopie einer menschenwürdigen Architektur 203

Die heutige Ausgangsposition des Architekten 205

Einige Bedingungen einer zukünftigen Zeichentheorie 207

Zum Beispiel: Venturi 210

Anmerkungen 219

Literaturverzeichnis 235

Abbildungsnachweis 242

4- ANNEXE : PROBLEMATIQUE INITIALE DE LA RECHERCHE SUR L'OEUVRE URBAINE

Nous reproduisons ici les énoncés de départ qui nous semblent indispensables pour comprendre les éléments disparates liés et présentés dans ce rapport intermédiaire.

I-A 1 - Description du champ de recherche concerné

DESCRIPTION DU CHAMP DE RECHERCHE CONCERNE : L'OEUVRE URBAINE

Le programme proposé s'inscrit dans la continuité de nos recherches effectuées soit en équipe, soit individuellement depuis 1976. Le champ de recherche est depuis lors principalement défini par deux modes d'investigation alternativement joints et disjoints, d'une part l'histoire des formations urbaines, d'autre part la théorie de l'architecture essentiellement abordée du point de vue de l'esthétique impliquée par les conceptions de l'oeuvre architecturale, qu'il s'agisse du fragment ou du monument. Les liens tissés à partir de ces deux points de vue s'étant avérés d'une originalité fructueuse pour une compréhension de "l'oeuvre urbaine", notamment dans la recherche pluri-annuelle 1983-85 sur le Palais-Royal, il s'agit maintenant d'en développer les acquis conceptuels et méthodiques, de diversifier les objets d'étude et d'élaborer de nouvelles problématiques.

Pour la période 1986-89, deux domaines de recherche délimitant le champ de "l'oeuvre urbaine" ont été retenus pour approfondir le rapport des problématiques historiques et esthétiques propres à l'équipe en les resituant dans des contextes d'investigation plus larges.

DOMAINE I : L'ART DE LOTIR

L'étude des formations urbaines méconnues ou restées à l'état de projet ou réalisées, concerne le découpage des entités constitutives et leur dimensionnement, les règles nouvelles de composition qui ménagent des espaces résiduels ou paradoxaux, enfin la distribution des tâches des divers représentants des champs administratif, social, économique et intellectuel dans l'édification lente des villes.

Trois objets d'études correspondant à des temps de recherche différents et à des approches distinctes, vont permettre de diversifier et d'approfondir la connaissance de l'art de lotir.

D'abord, dans le prolongement des problématiques développées pour le Palais-Royal, il s'agit d'étudier les lotissements voisins pendant la même période, afin de repérer les évolutions en symbiose du quartier et du palais. L'analyse des formations en marge, plus précisément des lotissements autour du Palais-Royal (dont l'identité est de ce fait plus ou moins altérée), porte sur le champ des arrangements négociés, des réactions morphologiques sur les franges des opérations principales, et de l'établissement de consensus puissants ou fragiles.

Ensuite seront étudiés des ensembles de lotissements conçus par des architectes à Paris, à la fin du 18^{ème} siècle. Par lotissements d'architectes, nous considérons moins ceux qui consistent dans le simple découpage parcellaire nécessaire à la vente que les projets manifestant une relation fondamentale entre le domaine bâti, la voirie et les parcelles. De façon privilégiée seront donc analysées les oeuvres urbaines révélant un projet qui mobilise des savoirs plus ou moins explicites et des rationalités sous-jacentes, en particulier une culture esthétique. Parmi les lotissements retenus seront analysés ceux d'Aubert, de Brongniart, de Le Noir et surtout ceux de F.J. Bélanger : le Fief d'Artois, la rue Buffault.

Enfin, en contrepoint des études précédentes et des problématiques développées à propos du Palais-Royal, et pour instaurer l'écart d'une étude comparative, il s'agit de considérer un cas précis de lotissement à Londres au début du 19^{ème} siècle. L'analyse porte sur le rapport de l'oeuvre urbaine à l'esthétique. Au début du 19^{ème} siècle, une esthétique du pittoresque se développe dans l'art urbain londonien qui conteste les règles classiques de l'art de lotir. Une oeuvre urbaine pittoresque construit une connivence jamais systématisée entre la nature apprivoisée et la technique : l'art de lotir est alors réordonné à partir d'une connexion nouvelle de la maison et du jardin.

DOMAINE II : LES METAPHORES DE L'OEUVRE ARCHITECTURALE

Pour prolonger la réflexion sur les pratiques du projet urbain classique décrites à propos du Palais-Royal, il s'agit d'interroger plus fondamentalement les théories de l'architecture classique. Celles-ci semblent bien être non seulement mises en défaut par une pratique de l'inachèvement qui échappe à leur représentation de l'oeuvre architecturale dans sa dimension urbaine, mais seraient sans doute mieux saisies à partir des notions d'"oeuvre ouverte" ou de "work in progress", supposées caractéristiques de l'art moderne. Les représentations de l'oeuvre architecturale, classique entre autres, sont fondamentalement métaphoriques, y compris celles de l'oeuvre comme fragment, utilisée par nous-mêmes. Métaphores de la nature, de l'homme, du cosmos, du corps, de l'organique, du technique, du langage, etc... quel qu'il soit, l'énoncé métaphorique conduit paradoxalement à penser la différence essentielle de l'oeuvre architecturale en posant à l'origine une similitude. Ce paradoxe apparent et les champs métaphoriques qu'il engendre constituent l'objet de cette étude.

Il s'agit d'abord de décrire ces champs métaphoriques, penser leur efficacité sur la pratique du projet et les représentations de l'oeuvre à faire ou de l'oeuvre faite. L'âge classique constituera une référence parmi d'autres privilégiées en raison des recherches effectuées par l'équipe. Mais le point de vue est moins celui de l'histoire que celui de l'esthétique. L'objectif est entre autres, de proposer des champs conceptuels pertinents qui permettent d'écrire une autre histoire de l'"art urbain". Mais au-delà de cette visée instrumentale et critique il est surtout question d'élaborer une problématique nouvelle des rapports de l'oeuvre architecturale et de la métaphore. En d'autres termes, il s'agit de poser à nouveau la question intempestive du travail de la mimesis en architecture. Avec en fond, cette autre question : en présence de toute oeuvre, l'excellence théorique n'est-elle pas d'abord métaphorique ?

S'il est certain que le savoir sur les formations urbaines est en pleine extension, il n'en reste pas moins que le savoir sur le champ concerné par le rapport de l'art urbain à l'esthétique en est à ses prémisses. Jusqu'à présent, le plan de "l'oeuvre urbaine" a été le plus souvent négligé par des études s'intéressant uniquement au "produit urbain" et à ses déterminations socio-économiques ou ne faisant que déplacer les grandes catégories stylistiques de l'histoire de l'architecture pour décrire "l'art urbain". Il en résulte une ignorance des modes de formation tels que ceux des fragments urbains de l'époque géorgienne ou du Palais-Royal. Pour combler ces lacunes du savoir sur la ville, il apparaît nécessaire de s'interroger sur les conceptions diverses de "l'oeuvre urbaine" en se démarquant des systèmes supposés, entre autres par l'histoire des styles dont la typologie et la morphologie apparaissent bien comme des variantes au moins par la similitude des opérations logiques (G.C. Argan).

Le savoir sur "l'oeuvre urbaine" est ici autant par définition que par nécessité étroitement lié à l'état du savoir esthétique sur l'architecture. Après quelques années "d'oubli de l'oeuvre" dans les recherches sur l'architecture, particulièrement en France, l'état du savoir esthétique en architecture est à reconstituer sur des bases nouvelles. L'étude du rapport de l'oeuvre architecturale à la métaphore s'inscrit dans cette perspective pour ouvrir un chapitre essentiel entre autres pour la compréhension de l'oeuvre urbaine et de son histoire. Sur ce point, quelques précisions quant à l'état du savoir sur la métaphore en esthétique et ses rapports avec la mimesis permettent de mieux cerner le point de vue choisi.

Les théories modernes de l'art, la critique et l'histoire ont complètement renouvelé la compréhension de la mimesis pour l'ensemble des arts avec de très rares incursions dans le domaine de l'architecture. Traditionnellement abordée au chapitre du rapport de l'art au réel ou à la nature, la mimesis comprise comme imitation avec toutes les équivoques du terme et les contresens sur la notion, constitue l'un des foyers les plus durables de la réflexion sur l'art, et l'un des vecteurs les plus constants de sa pratique y compris dans les périodes de sa négation. A considérer ce que Schlosser appelle la "littérature d'art", il semblerait que cette notion n'aie jamais eu de pertinence que pour les arts dits figuratifs et pour la littérature. L'oubli de l'architecture est sans doute lié aux méprises fécondes de la compréhension de la mimesis, même si les doctrines classiques se sont épuisées à répéter que cet art imitait la nature ou les Anciens. Quoiqu'il en soit, l'état du savoir sur la mimesis en architecture, sur son histoire, sur l'évolution des cultures architecturales, sur sa fonction opératoire dans le projet, sur ses enjeux dans le débat doctrinal, demeure étrangement succinct. Citons quelques esquisses récentes, Das Dampfervotiv (1981) où Gert Kähler étudie la référence au paquebot chez les architectes du mouvement moderne et l'article "La ville et le domaine bâti comme corps" de F. Choay (1974). Sans vouloir entreprendre de filer la mimesis comme ont pu le faire pour les arts figuratifs R.W.Lee, E.Panofsky, H.Koller, W.Tatarkiewicz, ... et pour la littérature, B.Weinberg, E.R.Curtius, E.Auerbach, ... Il ne semble guère superflu d'engager une problématique de la mimesis en architecture qui fait précisément défaut dans les études sur les analogies du paquebot et du corps citées plus haut. Plus exactement, il s'agit de constituer un savoir sur le rapport de la mimesis et des champs métaphoriques en architecture à la lumière des conceptions modernes de la métaphore élaborées principalement dans la philosophie (S.C.Pepper, 1942, H.Konrad, 1939, Max Black, 1962, J.Derrida, 1971...) et plus précisément dans l'esthétique (M.C.Beardsley, 1958, N.Goodman, 1968, G.C.Granger, 1968) et dans l'herméneutique (G.Gadamer, 1960 et P. Ricoeur, 1975).

I-A 3 - Problématique propre à la formation

La problématique s'inscrit dans le champ de l'histoire des formations urbaines avec, à l'origine, un étonnement sur ses silences, sur la faible élaboration conceptuelle de ses catégories descriptives et de ses périodisations. Tout en reconnaissant les progrès importants de la connaissance accomplis par les approches typologiques étendues à des ensembles urbains et non plus seulement à des édifices, il apparaît flagrant que nombre de formations urbaines échappent aux régularités constatées. L'invention et l'élaboration de nouveaux paradigmes de description doivent pallier en partie à cette insuffisance et permettre de préciser la nature respective des différences et des discontinuités dans l'art urbain.

A cette fin, il s'agit de continuer le repérage des modes de formation de la ville qui demeurent méconnus en portant l'attention sur les catégories esthétiques de la description historique : la pertinence de l'esthétique appliquée à l'oeuvre urbaine et fondant ses périodisations est donc inévitablement à mettre en question. Ce qui implique que soient examinées les représentations de l'art urbain et les catégories stylistiques qui les sous-tendent et surtout de les mettre en regard des pratiques effectives du projet urbain. La problématique historiques s'avère donc inséparable d'une problématique esthétique où il s'agit de rendre compte à la fois des déterminations esthétiques du "faire projectuel", du modus operandi de l'oeuvre urbaine et des représentations, entre autres historiques, de l'oeuvre urbaine faite, l'opus operatum.

I-A 4 - Hypothèses et méthodes

L'hypothèse primordiale de cette recherche sur l'oeuvre urbaine est celle de la pertinence d'une histoire de l'architecture écrite du point de vue des formations urbaines avec une élaboration nouvelle de ses concepts et de ses méthodes. Au-delà de ce simple rappel, nos recherches précédentes ont validé plusieurs hypothèses qu'il s'agit de reprendre. D'abord celle de la longue période comme élément indispensable d'une saisie adéquate de l'édification lente. C'est sur le fond de périodisations longues que les règles des formations et des transformations de la ville peuvent être comprises, le temps de l'édification différant considérablement de celui du projet urbain et de sa réalisation. Autre hypothèse vérifiée, le renouveau des concepts, notamment pour rendre compte du "faire projectuel" dans sa dimension urbaine est indispensable.

Ces hypothèses qui engagent elles-mêmes des méthodes sont inséparables de la constitution des archives sur la formation urbaine. Au-delà du travail direct sur les archives et de leur dépouillement systématique il est apparu comme un enjeu de méthode pour l'ensemble des recherches en ce domaine de restituer les archives graphiques par le dessin ou par manipulation photographique. La grande faiblesse de la connaissance historique de l'édification tient en partie à ce manque. La représentation réglée et dimensionnée des unités de formations urbaines constitue la base objective d'un récit possible permettant d'évaluer les significations multiples des projets urbains.

Enfin, en ce qui concerne le recours à l'esthétique pour conceptualiser "l'oeuvre urbaine", il est supposé, après en avoir vérifié la fécondité pour la notion de fragment, qu'un travail fondamental est à entreprendre. Par rapport à nos recherches effectuées, l'hypothèse nouvelle de la nécessité d'une interrogation sur la notion d'oeuvre, et sur les champs métaphoriques qui la fondent, devraient permettre comme pour "le fragment", d'envisager de nouveaux paradigmes de description.

Le point de départ est le suivant :

Aux conceptions rhétoriques et sémiotiques de la métaphore, essentiellement tributaires d'une théorie de la substitution et de la ressemblance est opposée une conception herméneutique où la métaphore est comprise non comme une analogie entre deux domaines, mais comme une tension entre leur identité et leur différence.

De ce point de vue, l'analyse des champs métaphoriques de l'oeuvre architecturale ne porte plus sur l'instauration d'un sens (Sinn) mais sur celle d'une référence ou dénotation (la Bedeutung de Frege). Cette conception de la métaphore empruntée à P. Ricoeur et N. Goodman permet avec eux de supposer que la fonction dénotative de la métaphore comme doublement de la référence (Jakobson) et plus largement de de la mimesis, est un élément fondamental de la compréhension de toute oeuvre, à la fois d'un point de vue pragmatique (poïétique) et d'un point de vue ontologique. D'où une lecture nouvelle possible des champs métaphoriques de l'oeuvre architecturale et urbaine qui ouvre à d'autres compréhensions de l'oeuvre urbaine.

I-A 5 - Résultats attendus et impact sur le domaine de la recherche concerné

L'architecture a sans doute perdu son rôle fondamental dans l'apprentissage spatial, rôle désormais dévolu à la fiction romanesque ou cinématographique et à la télévision. Le savoir urbanistique des architectes, encore irréductible, doit cependant être reconsidéré en contrepoint des approches aujourd'hui dominantes des planificateurs (en terme de systèmes). Les différents savoirs qui informent les pratiques architecturales sont en effet inégalement interrogés. Ainsi l'implication de l'esthétique et de la culture esthétique font partie du non-dit, du refoulé de l'histoire urbaine. Il y a vingt ans, R. Barthes notait dans "Sémiologie et urbanisme", Naples, 1967 : "le plus important n'est pas tant de multiplier les enquêtes ou les études fonctionnelles de la ville que de multiplier les lectures de la ville, dont malheureusement jusqu'à présent seuls les écrivains nous ont donné quelques exemples".

A la récente réunion des enseignants de l'histoire de l'architecture, la nécessité de l'apprentissage de l'oeil de l'historien était évoquée. Si les lotissements d'architectes ne font pas partie des grands manuels d'histoire de l'architecture, c'est qu'ils ne se donnent pas à lire facilement. Du fait de chroniques différentes imbriquées, les problèmes de la périodisation historique ressurgissent inévitablement: l'histoire de l'urbanisme est toujours à réécrire.

La réarticulation des mondes de la technique, de l'esthétique doit permettre de mieux comprendre les mutations morphologiques discrètes et de réévaluer la détermination des règles de formation communément admises. Une critique de l'architecture, si nécessaire aujourd'hui, a besoin de connaissances historiques et théoriques, les deux champs étant souvent peu séparables en architecture. Un élargissement de la critique architecturale doit être promu, en réinvestissant l'esthétique et en élargissant le champ disciplinaire à l'oeuvre urbaine.

Pragmatiquement, on peut attendre également une incitation à imaginer d'autres formes urbaines, et surtout à construire l'identité forte des villes et morceaux de ville sans la tentation de "resémantisation" forcée. Les lotissements d'architectes, fortement caractérisés, révèlent un prodigieux savoir-faire, dont les opérations n'ont pas eu semble-t-il de pérennité : d'autres régularités, de nouveaux consensus sont désormais à rechercher.

L'architecture a sans doute perdu son rôle fondamental dans l'apprentissage spatial, rôle désormais dévolu à la fiction romanesque ou cinématographique et à la télévision. Le savoir urbanistique des architectes, encore irréductible, doit cependant être reconstruit en contrepoint des approches aujourd'hui dominantes des planificateurs (en termes de systèmes). Les différents savoirs qui intègrent les pratiques architecturales sont en effet inégalement interrogés. Ainsi l'implication de l'esthétique et de la culture esthétique font partie du non-dit du retour à l'histoire urbaine. Il y a vingt ans, R. Barthes notait dans "Séméiologie et urbanisme", Naples, 1987 : "le plus important n'est pas tant de multiplier les enquêtes ou les études concertées de la ville que de multiplier les lectures de la ville, dont malheureusement jusqu'à présent seuls les écrivains nous ont donné quelques exemples".

A la récente réunion des enseignants de l'histoire de l'architecture, la nécessité de l'apprentissage de l'œil de l'historien était évoquée. Si les formations d'architectes ne font pas partie des grands manuels d'histoire de l'architecture, c'est qu'il ne se donne pas à lire facilement. Du fait de chroniques différentes lapidées, les problèmes de la périodisation historique resurgissent inévitablement. L'histoire de l'urbanisme est toujours à récrire.

La réécriture des manuels de la technique, de l'esthétique doit permettre de mieux comprendre les mutations morphologiques dispersées et de réviser la détermination des règles de formation communément admises. Une critique de l'architecture, si nécessaire aujourd'hui, a besoin de connaissances historiques et théoriques, les deux champs étant souvent peu séparables en architecture. Un élargissement de la critique architecturale doit être promu, en réinvestissant l'esthétique et en élargissant le champ disciplinaire à l'œuvre urbaine.

Pragmatiquement, on peut attendre également une incitation à imaginer d'autres formes urbaines, et surtout à construire l'identité forte des villes et morceaux de ville sans la tentation de "reconstruction" forcée. Les formations d'architectes, fortement encadrées, révèlent un prodigieux savoir-faire, dont les opérations n'ont pas eu sens. Il est de généralité : d'autres régularités, de nouveaux concepts sont désormais à rechercher.