



HAL
open science

Projet urbain, les figures de l'incertain

Jean-Marc Chancel, Jean-Michel Savignat

► **To cite this version:**

Jean-Marc Chancel, Jean-Michel Savignat. Projet urbain, les figures de l'incertain. [Rapport de recherche] 0915/95, Laboratoire INAMA; Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille-Luminy; Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1995, pp. 70. hal-03100042

HAL Id: hal-03100042

<https://hal.science/hal-03100042v1>

Submitted on 6 Jan 2021

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.

915

Jean-Marc CHANCEL - Jean-Michel SAVIGNAT

Laboratoire INAMA
Ecole d'Architecture de Marseille-Luminy

PROJET URBAIN, LES FIGURES DE L'INCEPTEIN...



Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme
Bureau de la Recherche Architecturale
1995

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme,
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme,
Sous-Direction des Enseignements et des Professions, Bureau de la Recherche Architecturale.

LETTRE DE COMMANDE N° 79319 du 21 11 1989

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

Cette recherche a été menée dans le cadre du Laboratoire INAMA de l'École d'Architecture de Marseille-Luminy par Jean-Marc Chancel et Jean-Michel Savignat.
Les chapitres 1 et 2 ont été rédigés par Jean-Marc Chancel et Jean-Michel Savignat, les chapitres 3, 4 et 5 par Jean-Michel Savignat.

PROJET URBAIN, LES FIGURES DE L'INCERTAIN...

1. Questions d'images.
p. 2

2. Traces, images, matières.
p. 7

La fabrique du projet
Images et projets

3. Tenir le temps et l'espace.
p. 27

4. Imaginer la ville, figurer le projet.
p. 38

Tracer la ville
Créer l'événement, sublimer le chaos
Decrypter le territoire
Énoncer un concept, construire une stratégie

5. Dessiner la ville.
p. 64

1. QUESTIONS D'IMAGES

“Comme toujours la représentation pose un double problème : il faut tout à la fois rendre communicable un projet statique exprimé au présent et une pensée dynamique qui engage un état futur. Ce débat sur la difficulté de représentation du projet paysager me fait penser au problème des instruments de la représentation du projet urbain. Un morceau de ville ne prend sa forme que dans la durée” (1).

Au début des années 80 les grands concours urbains font figure d'exception. Le débat architectural gravite autour des “grands projets”, les vertus ordonnatrices prêtées à l'objet architectural relèguent le champ du “projet urbain” aux positions d'arrière-garde.

Le concours pour l'aménagement du Parc de la Villette, celui pour le Parc de Bercy, ou encore la consultation de Melun-Sénart inaugurent dans la deuxième moitié des années quatre-vingt une longue suite de concours et de consultations dont l'un des premiers traits communs, et peut-être le plus spectaculaire, vont être la diversité, la richesse et la qualité des images produites. On sait aussi quelle ampleur a repris depuis le “projet urbain” dans le travail architectural sur la ville. Aiguisée par la décentralisation, la concurrence des villes s'est d'abord manifestée dans une multiplication des concours où la problématique de la centralité et les figures complexes produites lors de la consultation de Melun-Sénart se sont renouvelées et ont trouvé de nouveaux développements.

Bruno Fortier note cependant au regard de ce mouvement de projet que “là où l'on aurait été en droit d'attendre, et une réflexion sur la périphérie, et un travail de fond sur l'identité et la diversité des centres villes, ... ce qui surgit relève plutôt d'un entre deux brillant et d'un urbanisme d'images”(2). Parallèlement au problème des

politiques d'interventions, la question du sens de la figuration est en effet lancinante, face à une demande sociale qui attendrait de l'architecte qu'il "quitte ses habits d'illustrateur (sic) pour endosser celui de donneur d'idées" (3), face aussi à la situation de concours où la séduction simplificatrice pourrait bien être un passage obligé.

La figuration n'aurait plus alors vocation à représenter un espace concret à venir, à bâtir... mais au contraire les dessins, les maquettes, se constitueraient en objets plastiques autonomes, objets picturaux voire sculpturaux, comme pour se mettre à distance de l'espace projeté. La valeur esthétique de ces images, leur intense médiatisation inviteraient ainsi à une lecture critique en terme de surinvestissement du travail graphique, et au bout du compte en terme d'effet de mode.

Il n'en reste pas moins qu'au moment où le travail architectural est sollicité dans la transformation de la ville, une lecture autre, *posant ces figurations comme expérimentales au regard des problèmes spécifiques de conception du projet urbain*, doit être envisagée.

Si en effet, en matière de projet d'architecture, selon la belle formule de Philippe Boudon, "l'édifice réalisé n'est jamais qu'une représentation du projet", en matière de projet urbain il est clair que, dans les conditions concrètes de production de la ville contemporaine, la relation entre "produit" et projet ne peut être posée en ces termes. On sait que l'espace urbain cumule les aléas du temps de sa mise en œuvre, de la variété des échelles d'intervention et de la multiplicité des intervenants. On sait aussi que nombre de ses qualités tiennent justement aux contradictions, aux conflits mais aussi aux complicités que met en œuvre cette complexité.

Dès lors, le projet urbain ne va pas sans poser problème aux outils de la discipline architecturale : là où le projet architectural engage un "produit", il engage un processus, là où le projet architectural vise la singularité de l'œuvre, il ouvre un "espace critique de projets", là où le projet architectural s'inscrit dans une unité de lieu, il interroge des territoires et leurs stratifications.

Cet ensemble de décalages pose la question de la relation du projet urbain aux catégories du projet architectural et constitue en tout cas le projet urbain comme un lieu de débats disciplinaires où se confrontent les savoirs du paysagiste, de l'ingénieur, de l'architecte... C'est dire que les figures que nous envisageons ici peuvent marquer la tentative renouvelée de conciliation de l'architecture à la ville, non pas comme seule recherche d'ancrage du projet urbain dans le champ de la discipline architecturale, mais comme *construction de nouveaux savoirs touchant à la fois à la définition d'un nouvel espace de projet et à l'élaboration de ses outils de représentation.*

Dès lors il nous apparaît essentiel de questionner les modalités du travail graphique à l'œuvre dans le projet urbain aujourd'hui. On sait qu'au titre du "retour à la ville" le projet urbain, dans les années soixante-quinze, a fait l'objet d'une intense élaboration doctrinale et a suscité un large courant de recherche sur la ville considérée dans sa matérialité physique. Cependant, malgré des appels répétés à un urbanisme de projet - entendu justement comme figuration dessinée de la ville - ce courant de réflexion n'a que peu mis l'accent sur la recherche d'outils spécifiques de figuration de la ville en projet : la figuration de la ville comme architecture a répondu à l'abstraction des plans d'urbanisme.

La mise en cause de cette coïncidence étroite des représentations architecturales et urbanistiques semble trop récente pour avoir fait l'objet d'une élaboration critique, notons seulement qu'elle accompagne un renouvellement de la pensée architecturale sur la ville qui ne se satisfait plus d'une relation littérale au modèle de la ville traditionnelle.

Nous voudrions ici analyser quelques indices de ce décalage, du projet architectural au projet urbain, à travers l'observation de trois situations de projets, remarquables à cet égard, notamment par la qualité, ou de notre point de vue l'exemplarité, des images qui y seront produites. Ainsi le travail d'Alain Sarfati sur l'espace central de la ville nouvelle de Melun-Sénart, les études qu'il a engagées pour la route

nationale 7 et enfin la consultation internationale pour la reconquête des Berges du Rhône à Valence où quatre équipes ont été invitées à réfléchir au devenir de l'espace entre ville et fleuve.

Il s'agit donc pour nous dans ce travail de questionner le processus d'engendrement de ces *figures de projet*, pour reprendre la distinction construite par Philippe Boudon (4), leur dépendance aux situations de production, ou encore leur position dans le débat sur la fabrique de la ville aujourd'hui. En particulier deux situations de dessin nous paraissent particulièrement significatives.

3- Christophe BAYLE, "un point de vue critique, la forme avant le programme", in
Celle où s'élabore une représentation opératoire du territoire : à partir de ses représentations existantes - photo aérienne, cartographie, photo satellite, etc... - sont mises en œuvre des opérations graphiques qui organisent une lecture qualifiée des espaces. Nous voulons cerner comment ces "écarts" font du territoire un espace en projet homogène au processus que l'intervention cherche à mettre en œuvre, comment "l'espace des problèmes" est rendu homogène à "l'espace des solutions".

Paris, Centre Georges Pompidou, 1984.

L'autre situation est celle du "rendu" où le projet urbain appelle la relève des conventions architecturales de l'articulation du plan, de la coupe et des élévations. Il apparaît au contraire, en première lecture, une discontinuité de l'information graphique en même temps que des scénographies inédites du projet dont nous supposons une cohérence analogue à celle qui structure la formalisation - et la formation - du projet architectural traditionnel.

NOTES

1- Bernard Huet, in "On aimerait tant photographier un paysage de dos", débat organisé entre Alexandre Chemetoff, Gilles Clément, Michel Corajoud, Michel Desvigne et Bernard Huet, l'Architecture Aujourd'hui, n°262, avril 1989, pp. 32-40.

2- Bruno Fortier, "Idées de Ville", in AMC n°17 décembre 1990, pp. 80-87.

3- Christophe BAYLE, "un point de vue critique, la forme avant le programme", in Urbanisme, n° 222, novembre 1987, pp. 89-91.

4- Philippe Boudon distingue ainsi le dessin d'architecture des autres arts du dessin - la peinture, la sculpture - : il est "figure de quelque chose qui n'existe pas, du moins pas encore. Ni figure d'objet, ni figure en soi, mais figure de projet". Philippe Boudon, "L'échelle du schème", in Images et Imaginaires d'Architecture, Paris, Centre Georges Pompidou, 1984.

2. TRACES, IMAGES, MATIERES

"Tout se passe comme si, cherchant à isoler une puissance architecturale, Piranèse découvrait un élément commun au monde de l'architecture et au monde de la peinture et du dessin : l'image, le pur effet sensible. Et tantôt il nous donne à voir des devenirs images de l'architecture, tantôt des devenirs architecture de l'image" (1).

L'E.P.A.M.S. lançait en 1987 un concours international pour l'urbanisation de l'espace central de Melun-Senart. Concours "extrême" à maints égards : par l'échelle de l'intervention, l'"espace central" devait organiser une réserve foncière de 600 hectares; par l'ambition symbolique, à cette réserve foncière devait se substituer un "cœur de ville"(2) capable de fédérer les dix communes de la ville nouvelle; par l'enjeu économique enfin, on attendait de l'espace central projeté l'engendrement d'une dynamique instaurant Melun Sénart comme pôle majeur du Sud Est parisien.

Mesurer la pertinence de ce concours à l'aune des transformations concrètes de la ville est aujourd'hui difficile. Si le festival international des jardins est toujours programmé pour 1997, il reste, comme d'autres projets lancés depuis (le centre commercial Francilia ou un temps le grand stade et les droits à construire qui lui étaient associés), encore en attente d'un montage économique et financier définitif (3).

L'intérêt que nous portons à Melun Sénart est ailleurs. Extrême par l'ampleur des espaces, des ambitions symboliques et économiques, ce concours le fut aussi par les réponses de quelques concurrents. Aux "veduti" pacifiées de la "ville européenne", Melun Sénart opposait des figures étranges : forêts rouges, champs

jaunes et ville bleue traversés de bandes picturales comme un Mirô pour les plans de l'O.M.A.; graphisme acéré, tracés ésotériques et stridences géométriques pour le "combat de forces" que présentait Coop Himmelblau; flottement océano-stellaire des grandes images de synthèse de l'A.R.E.A..

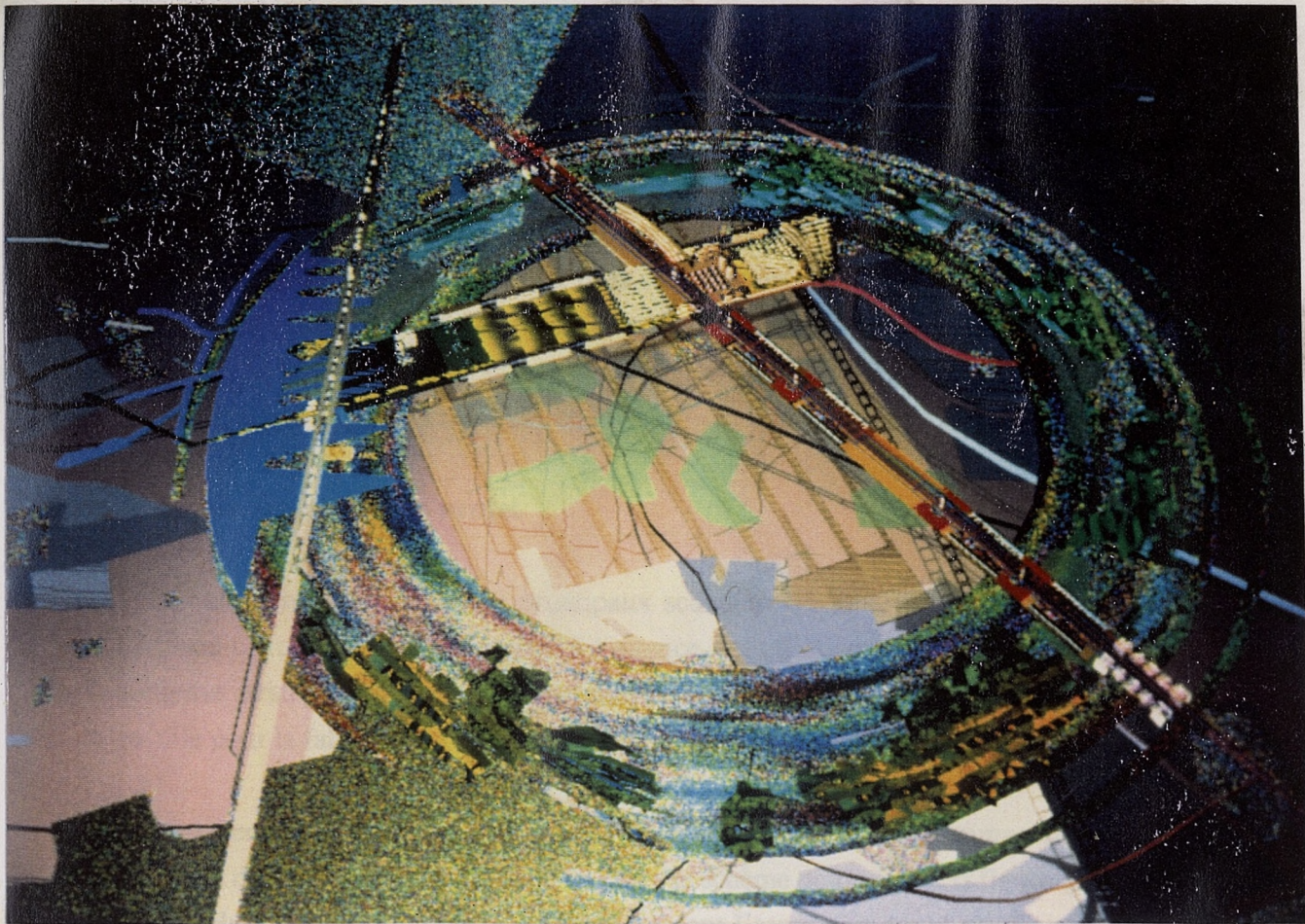
LA FABRIQUE DU PROJET

Le travail de l'AREA à Melun Sénart offre un champ d'analyse exemplaire à cette "mise en crise" des outils de la discipline architecturale dans le projet urbain. Nous nous sommes attachés, à travers une série d'entrevues (4), à relater le mode d'élaboration du projet d'Alain Sarfati, qui sera désigné premier prix par le jury du concours, ex-aequo avec la proposition de Coop Himmelblau.

... le panneau du rendu

Un seul panneau A0 était demandé aux équipes concurrentes, et celui présenté par l'A.R.E.A. est d'abord remarquable par la qualité des images de synthèses qui le composent. Dès le début du projet, l'hypothèse d'une utilisation de l'informatique était là, même s'il n'y avait pas au départ un parti pris de ne produire que des images informatiques, mais plutôt "une curiosité pour voir ce que l'on pouvait faire avec ces images". Pourtant le panneau final sera entièrement dédié à l'univers de l'écran : fond noir brillant, textes en réserves, images numériques. Seule une image, juste une image..., n'est pas issue du travail avec la machine : la reproduction d'une Vue de Delft de Vermeer est là comme un contrepoint à la fascination de la machine, un rappel au réel, une mise à distance.

Pour Alain Sarfati ce n'était pas la première expérience d'utilisation de l'informatique dans un projet : déjà en 1985 à l'occasion du concours pour le centre inter-régional des archives du monde du travail à Roubaix une maquette de synthèse du projet avait été fabriquée au CIMA et avait donné lieu à un rendu "informatique". Mais il restait très insatisfait des images ainsi produites : "j'avais compris sur Roubaix que l'exercice était de représenter la réalité, c'est alors que j'ai vu que tout



périphérie structurée, équipée, mais "dont le centre est un vide". Alain Sarfati questionne : "Et si c'était là une ville moderne? Un centre vide soumis à la force centripète d'une périphérie bouillonnante, vivante, active, gaie, une périphérie qui, comme toutes les banlieues, est chaotique, désordonnée, légère, dynamique, en mouvement: de quoi penser cette périphérie comme une ville métaphorique ..."(7).

L'espace majeur est alors imaginé à partir de trois centralités principales. La première, le festival international de jardins, est un évènement, il fixe le démarrage, il initie une dynamique. Les deux autres sont constituées dans un système d'opposition et forment deux axes locaux de développement : l'axe de la formation et de la communication, la ville serene ou ville tranquille, et l'axe

cela faisait fausse route”(5).

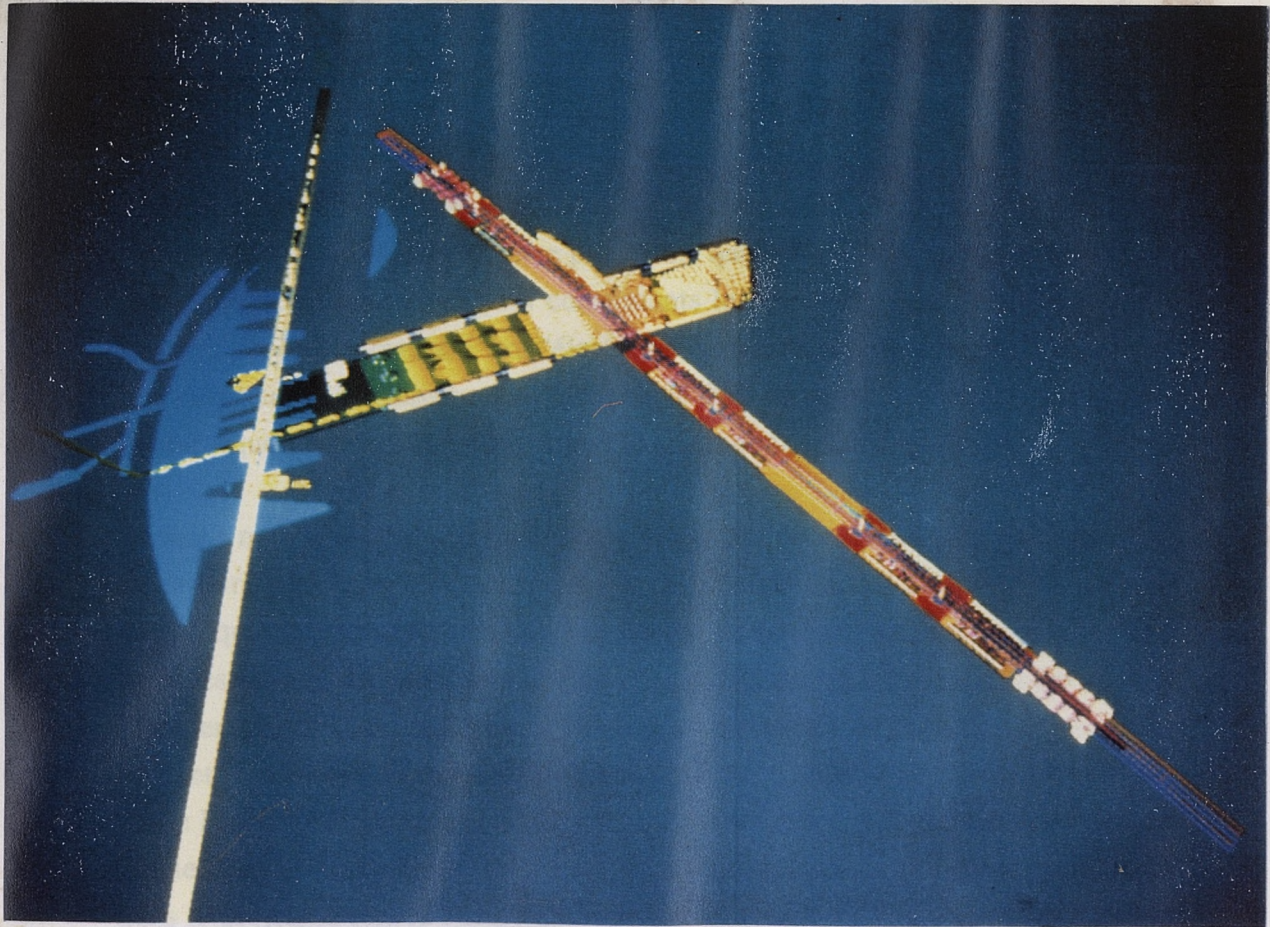
Dès lors il renoue avec cette approche de l'image informatique qu'il avait esquissée quelques années plutôt : “ c'est le dessin qui va nous permettre d'aborder l'ordinateur; mais en perdant sa dimension instrumentale, il pourra devenir une production artistique, sans souci de relation avec la réalité architecturale; il est à la fois autonome et intimement lié” (6). Et la consultation pour Melun-Senart inaugure une série de projets où la fabrique, la qualité et la facture de l'image semblent occuper une place prépondérante : le parc de Bercy, le parc de loisirs de Genk, et, en partie, le projet pour la route nationale 7.

... les deux temps du projet

Schématiquement, deux temps principaux scandent l'élaboration du projet pour l'espace central de Melun-Senart : à l'agence, tout d'abord où sont énoncés les contenus stratégiques et programmatiques de la proposition de l'AREA, au CIMA ensuite pour la fabrication proprement dite des images présentées.

Ce premier temps du travail, celui de l'agence et de l'équipe réunie autour d'Alain Sarfati et de l'AREA, voit se mettre en place le schème du projet, et la figure qui lui est attachée. Partant du constat d'une ville dont l'atout paradoxal est d'avoir un périphérie structurée, équipée, mais “dont le centre est un vide”, Alain Sarfati questionne : “Et si c'était là une ville moderne? Un centre vide soumis à la force centripète d'une périphérie bouillonnante, vivante, active, gaie, une périphérie qui, comme toutes les banlieues, est chaotique, désordonnée, légère, dynamique; en mouvement; de quoi penser cette périphérie comme une ville métaphorique ...”(7).

L'espace majeur est alors imaginé à partir de trois centralités principales. La première, le festival international de jardins, est un évènement, il fixe le démarrage, il initie une dynamique. Les deux autres sont constituées dans un système d'opposition et forment deux axes linéaires de développement : l'axe de la formation et de la communication, la ville sereine ou ville tranquille, et l'axe



reste : la figure du cercle définit à la fois une situation topologique, la coexistence des villes et des jardins, et une dynamique, la périphérie vers le centre. Encore que le choix de cette figure pourrait être aussi bien dans la continuité d'un travail plastique, former une génération de projets où les Parc de Bercy au jardin minéral de la rue Schoelcher sont investies, pour d'autres, les intentions de la figure géométrique du cercle.

Dans ce premier temps de travail, à l'agence, la réflexion est donc effectivement spatialisée et donne lieu à des dessins, assez élaborés, où apparaissent des hypothèses de tracés souvent précis et localisés, en même temps que se constituent la figure graphique globale du projet.

“électrique”, celui de la ville vitesse, tourné vers l'idée de l'accélération du cycle production-distribution-consommation. Transversalement, reliant ces tracés, prend place le parc, annonçant l'évènement fondateur, le festival international de jardins.

Si la procédure est en grande partie verbale, suggérant des qualités dans ces associations de mots, il n'en reste pas moins que ces énoncés s'appuient sur une lecture des éléments physiques constituant le territoire : ainsi la ville sereine s'inscrit sur l'allée royale, l'axe “électrique” transformant la route nationale 6 sur une longueur de 6 kilomètres, et le rectangle étiré du parc s'ordonnant, au “centre géométrique”, sur un tracé viaire transversal aux deux autres.

Restait à mobiliser cette force centripète, à amorcer cette dynamique où la pression de la périphérie crée le centre. Ce sera le rôle dévolu à l'archipel des jardins thématiques, espaces d'expositions répartis en couronne et occupant les intervalles entre les villes : “En fait l'idée de l'archipel est venue alors que l'on se demandait comment donner une unité à des villes qui sont en fait fragmentées autour d'un vide, et l'image qui a surgi dans la discussion a été celle du Pacifique, de ces villes sur le Pacifique, Vancouver, Sidney ... qui comme un archipel n'ont en commun que le vide de l'océan”(8). Et le passage de l'archipel au cercle, qui le matérialise dans le projet, se fera là encore par itération, glissement d'idées et association de mots : la figure du cercle décrit à la fois une situation topologique, la couronne des villes et des jardins, et une dynamique, la périphérie vers le centre. Encore que le choix de cette figure pourrait être aussi saisi dans la continuité d'un travail plastique, formant une génération de projets où du Parc de Bercy au jardin minéral de la rue Schoelcher sont inventoriés, parmi d'autres, les schèmes de la figure géométrique du cercle.

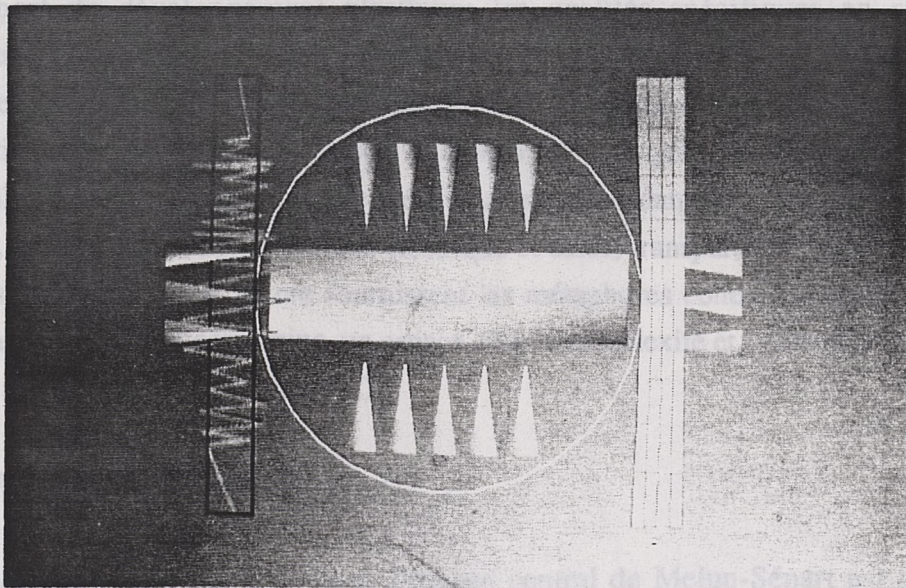
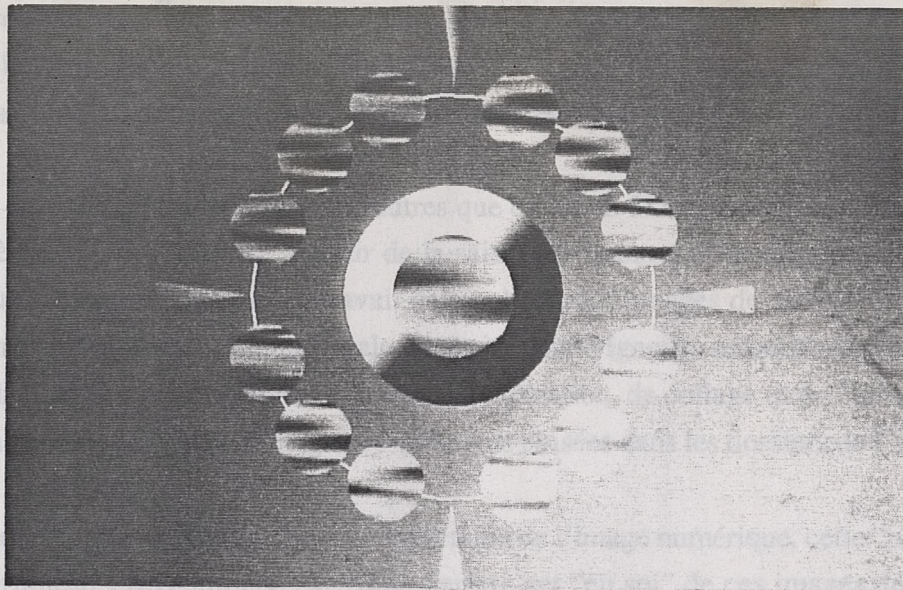
Dans ce premier temps de travail, à l'agence, la réflexion est donc effectivement spatialisée et donne lieu à des dessins, assez élaborés, où apparaissent des hypothèses de tracés souvent précis et localisés, en même temps que se constituent la figure graphique globale du projet.

... face à l'écran

Le deuxième temps du travail du projet se déroule, devant l'écran, au CIMA où le projet doit être "entré" en machine. L'esquisse est construite sur l'écran à l'aide d'un logiciel d'images de synthèse et, parallèlement, des fonds de plans du site seront scannés et serviront à inscrire la maquette numérique du projet sur son environnement.

Alain Sarfati, très présent tout au long de cette phase de travail, va informer les éléments graphiques mis en place à l'agence d'un "cahier des charges métaphoriques"(9). Il s'agit d'évoquer l'organisation d'un espace qui ne peut être encore montré ou visualisé et le projet est alors raconté plutôt que décrit : énoncés, évocations et images référentes informent et qualifient les données figuratives. Ainsi, si pour la ville vitesse Alain Sarfati évoque les nuits électriques et Las Vegas, parle de couleurs saturées, de rythmes prononcés, pour la ville sereine au contraire il renvoie au naturel, appelle des couleurs pastel. Quand à la représentation du parc elle doit exprimer la fusion réalisée entre technologie et nature, alors que l'archipel des jardins trouvera sa transcription dynamique dans l'image des anneaux de saturne.

Mais la particularité du travail avec la machine ne s'arrête pas à cette nouvelle "mise en mots" du projet. Il y a ce temps remarquable où la procédure nécessaire à la fabrication même des composantes de l'image est réinvestie d'une charge projectuelle, quand les techniques de l'image, ici l'infographie, soustendent des arguments de projet. Ainsi, face aux contraintes de décomposition des formes imposée par la procédure de génération des objets dans l'image de synthèse, l'idée de partition est réinvestie : "depuis Marne la Vallée, la question est de savoir sur quels éléments on agit pour fabriquer la diversité : le problème posé était celui du découpage parcellaire, de la partition qui était à la fois découpe en unité de travail et qui en même temps donne une structure ... C'est sur cet acquis là que le travail pour fabriquer une image fonctionne"(10). Ailleurs les réflexions de l'AREA sur la diversité et la problématique de l'œuvre ouverte viendront donner sens aux



La... central de Melun-Sénart... presque
 entièrement tenue dans des géométries strictes : les droites des axes de la "ville
 électrique" et de la "ville sereno, le quadrilatère éuré du "festival des jardins", le
 grand cercle de "l'archipel" où s'inscrit le lac dont la rive intérieure parcourt une
 sinusoïdale de forte amplitude. Une série de lignes parallèles globalement inscrites
 dans un carré occupent le centre de la figure.

Le panneau de rendu du concours offrait peu de clés pour inscrire cette image dans

Alain Sarfati, concours pour l'urbanisation de l'espace central de Melun-Sénart, 1987.
 Schémas de principe : l'archipel des jardins thématiques (la pression de la périphérie crée le centre),
 la mise en place des axes.

procédures aléatoires utilisées pour suggérer la complexité dans l'image. C'est dire que le temps du projet ne s'arrête pas devant la machine, mais que cette phase du travail ouvre d'autres directions d'élaboration conceptuelle.

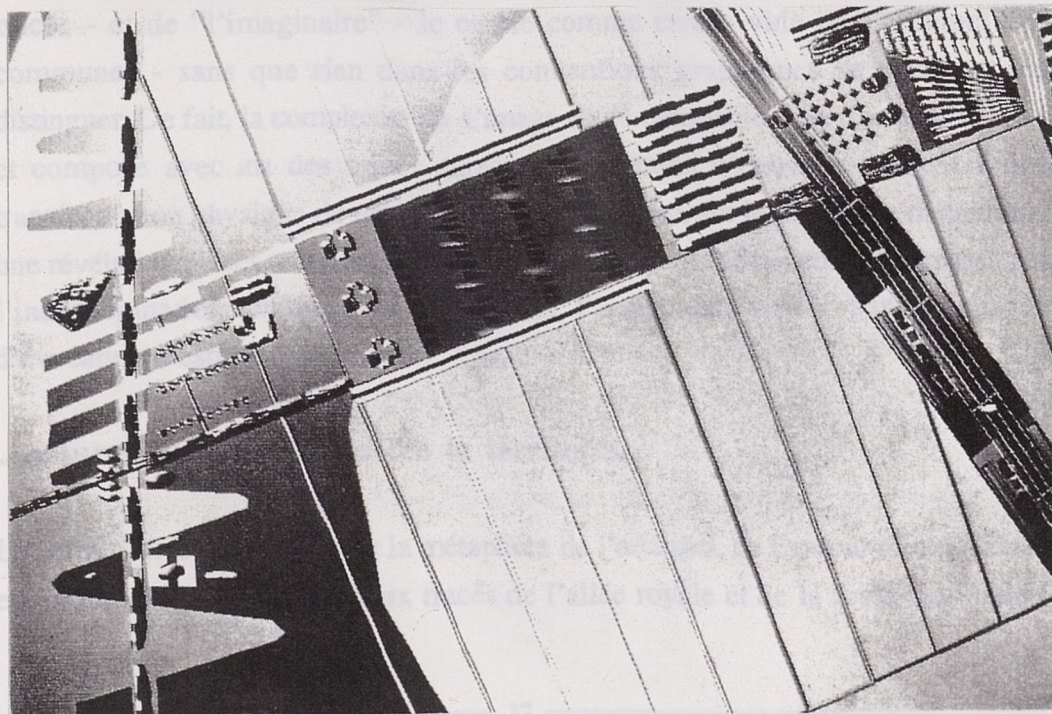
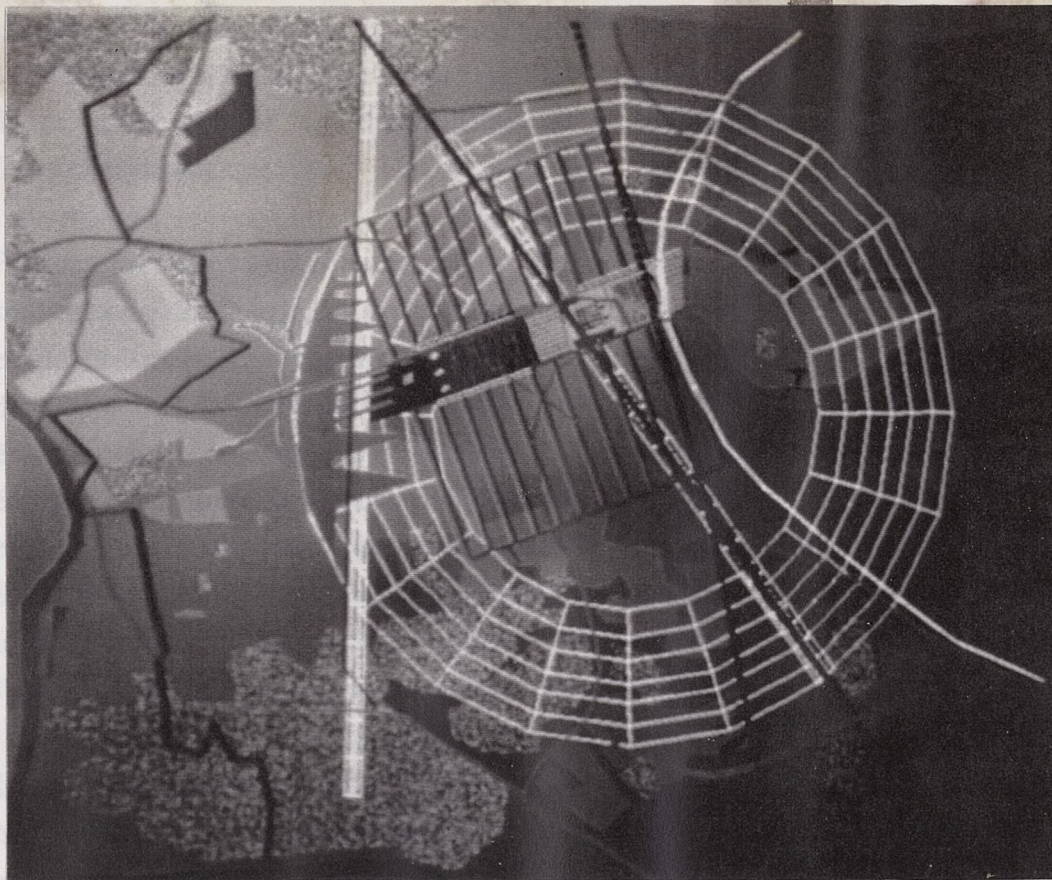
Une deuxième famille d'images, autres que celles en 3D, seront fabriquées sur un système 2D. Il s'agissait, à partir de la saisie par scanner d'un certain nombre de documents graphiques, d'un travail de localisation d'images de bâtiments afin de donner une ambiance architecturale du projet. Huit vignettes seront ainsi réalisées à partir d'un bricolage graphique fait de superposition, de collage et de "brouillage" d'un certains nombres d'images de bâtiments puisées dans les dossiers de l'agence.

Resterait à questionner la dimension poétique de l'image numérique, cette "poétique de synthèse", revendiquée par Alain Sarfati, cet "en soi" de ces images devenues support de développement plastique; les qualités spécifiques en seraient l'immatérialité, la légèreté, le mouvement, et permettraient justement d'exprimer autre chose que ce qui est de la matière : "et le "autre chose" il est dans les univers poétiques que je mets en évidence à ce moment là ... et qui ne sont pas précisément la ville"(11), mais peut-être cette "réalité sous tension dans laquelle, tout à la fois : vite, rapide, magnétique, colorée, électrique et aérée, transparente, active et légère dans laquelle ville et nature fournissent les métaphores contradictoires et riches d'une création contemporaine, un espace dont la complexité et l'activité n'enlèvent rien à la sérénité et au calme" (12).

IMAGES ET PROJETS

La vue générale du projet pour l'espace central de Melun-Sénart est presque entièrement tenue dans des géométries strictes : les droites des axes de la "ville électrique" et de la "ville sereine, le quadrilatère étiré du "festival des jardins", le grand cercle de "l'archipel" où s'inscrit le lac dont la rive intérieure parcourt une sinusoïdale de forte amplitude. Une série de lignes parallèles globalement inscrites dans un carré occupent le centre de la figure.

Le panneau de rendu du concours offrait peu de clés pour inscrire cette image dans



Alain Sarfati, concours pour l'urbanisation de l'espace central de Melun-Sénart, 1987.
Plan de situation : les forêts, le lac, l'archipel des jardins ...
Le festival des jardins ou l'évènement fondateur.

le territoire matériel de la ville nouvelle. La vue est perspective, compliquée d'un écho qui délite la figure, dont résulte l'impression d'une lointaine vue d'avion, au dessus d'une couche nuageuse ménageant de belles éclaircies, traversée des fumerolles de quelques escadrilles.

Pourtant la relation au territoire, on l'a vu, est pour l'essentiel immédiate: les axes sont ceux de l'allée royale et de la route nationale 6, le quadrilatère qui les articule en débordant la RN 6 pour aller chercher la ligne SNCF marque la ligne de développement du noyau initial de la ville nouvelle, le lac, demandé au programme, évite fermes et constructions existantes. En revanche, le grand tracé circulaire échappe au territoire: les "anneaux de saturne" se superposent, sans en être affectés et sans les affecter, aux espaces urbanisés de Lieusaint, Moissy-Cramayel ou Savigny-le-Temple. Pure image donc, métaphore du centrement des communes de la ville nouvelle de Melun-Sénart dont seule une rive du lac porte la marque : ici l'arc de cercle est la partie qui vaut pour le tout idéal de l'archipel des jardins.

L'image du projet est donc fondamentalement ambiguë. Si l'on dépasse les procédures graphiques construisant l'effet "nuage" de la figure, on voit que celle-ci est construite sur la cohabitation du "réel" - le territoire existant ressaisi dans les tracés - et de "l'imaginaire" - le cercle comme centre vide de l'archipel des communes - sans que rien dans les conventions graphiques ne viennent les distinguer. De fait, la complexité de l'image est remarquable. Elle trace des figures et compose avec art des tracés disparates. Certains d'entre eux visent à une transformation physique du territoire, d'autres opèrent, sur le plan de la métaphore, une révélation de ses structures, d'autres relèvent de l'état des lieux. "Esquisse" par l'indétermination relative de ses éléments, l'image est "rendu" par sa capacité d'évocation d'espace dynamiques.

...saturer le dessin / révéler le territoire.

Le cercle, on le sait, vaut pour la métaphore de l'archipel, de l'entour dont le centre est justement un vide. Les deux tracés de l'allée royale et de la route nationale 6

existent : les transformations spatiales projetées n'engagent pas le tracé mais l'épaississement des axes, leur requalification "sereine" ou "électrique" par le jeu des allocations fonctionnelles. Les transformations physiques les plus lourdes ne portent au fond que sur deux éléments : le lac, surface périmétrique où ponctuellement l'archipel se manifeste et qui rythme de ses ondulations l'allée royale, et le parc, support du festival des jardins, qui articule les deux axes. A l'attente de centralité pour Melun-Sénart, il est répondu par deux éléments de nature sublimée - le parc et le lac -, par l'éloge du "vide" comme identité centrale de la ville nouvelle - le cercle métaphorique-, et par l'urbanisation raisonnée de deux axes, à l'instar, somme toute, des reconversions habituelles des anciennes dessertes interurbaines.

Au delà de ses miroitements, la figure du projet engage ainsi des positions minimalistes : loin de chercher à épuiser les 600 hectares mis au concours (certains concurrents semblent s'y être attachés) A. Sarfati et son équipe semblent avoir cherché à la fois la construction d'un processus et l'affirmation d'une identité fondées sur une reconnaissance positive de l'espace existant. Cette position fait assumer au dessin une lourde charge: mettre en scène du projet, l'attente sociale l'exige, là où les hypothèses de travail portent d'abord sur une valorisation de l'état des lieux. Tout se passe alors comme si une saturation de la représentation était recherchée, dans une attitude proche du leurre : ici l'introduction formelle de la métaphore de l'archipel dans la composition déploie l'espace du projet et sature son territoire, ailleurs, comme à Valence, avec le projet de Luscher, une maquette spectaculaire sera mise au service du maintien en l'état d'un segment d'autoroute mis au concours.

La proposition de Viguier/Jodry confirme, à contrario, ce phénomène : pour eux, le préalable du vide central comme facteur d'identité à Melun-Sénart est reconnu, mais là où l'AREA avance une métaphore, ces architectes créent un lac d'un kilomètre de diamètre, que la représentation prend en charge dans un rendu soigneusement léger et réaliste.

Il y a probablement là, dans l'importance relative accordée aux espaces existants comme composantes dynamiques du processus de transformation qu'engage le projet, une des clés problématiques de la figuration du projet urbain.

La nécessité d'une "image de projet" renvoie, dans l'organisation de la
.....esquisser / ouvrir un espace critique de projet.

Alain Sarfati fonde son utilisation des images de synthèses dans leur proximité au fusain : "ne perdez jamais de vue que j'ai toujours dit, ou considéré, ou même écrit que ce type d'image, pour moi, est utilisé au même titre qu'un fusain est utilisé dans une esquisse, dans la mesure où la qualité du fusain c'est d'apporter du flou"(13). Mais alors que dans la tradition académique, l'esquisse vaut comme anticipation intangible de la totalité des éléments du projet, A. Sarfati, qui oppose la notion de "problématique" à celle de "parti", cherche ici à répondre "à la nécessité de l'ouverture (qui) demeure dans toutes les situations, et à plus forte raison lorsque les conditions extérieures supposent l'évolution du projet. C'est là un des problèmes majeurs de l'architecture contemporaine, et le problème central d'un urbanisme de projet : donner une représentation de la ville suffisamment forte pour que l'espace existe tout de suite mais une représentation suffisamment ouverte pour que les transformations et les extensions puissent être intégrées. De l'échelle architecturale à l'échelle urbaine, cette question du terminé/ouvert reste centrale"(17).

Le "flou" à Melun-Sénart passe, conjointement aux modalités graphiques déjà énoncées, par les mises en œuvre aléatoires que permet le logiciel utilisé : le rythme et la taille des objets spatiaux intervenant sur les axes du projet sont générés par ces procédures. Les incertitudes calculées de la machine fournissent l'occasion d'une mimétique des transformations de la ville. L'intégration dans la "fabrication" de l'image des modes supposés de transformation de la ville déplace d'ailleurs pour une part le sens de la figuration, qui vaudrait alors autant comme "modèle" que comme "représentation"(15). Nous verrons plus loin comment les études pour la RN7 menées par l'AREA reprendront sur un mode plus significatif encore cette question de la figuration de l'ouverture et de l'indéterminé.

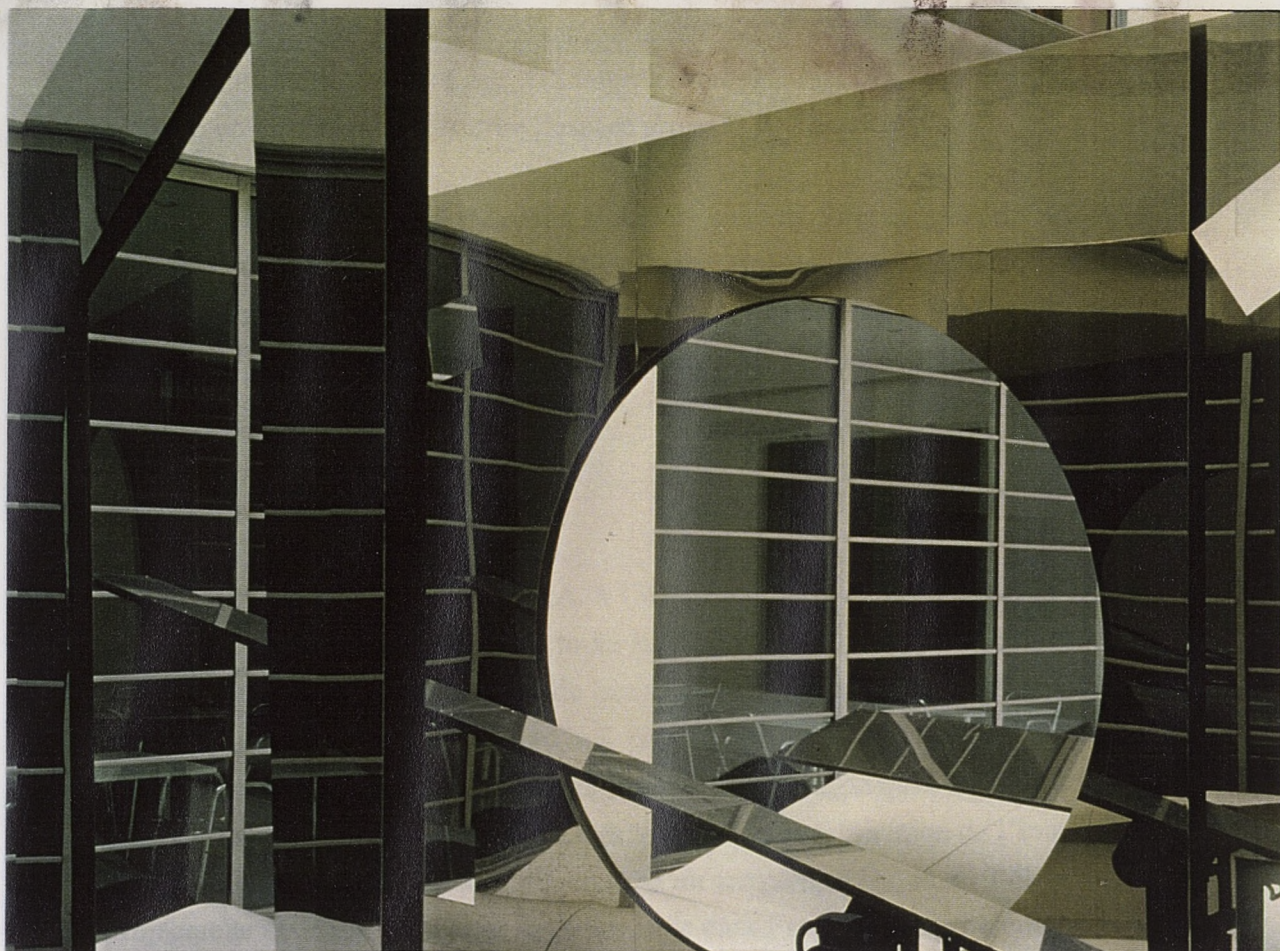
.....montrer / imaginer la ville.

La nécessité d'une "image de projet" renvoie, dans l'organisation de la représentation, aux parentés que celle-ci paraît à priori entretenir avec la convention académique. La qualité figurative des vues aériennes de Melun-Sénart ou des perspectives sur les tours de la Nationale 7 tient autant à la pertinence formelle de la composition et au jeu des couleurs qu'à l'incertitude dans laquelle nous sommes tenus, par le modelé des formes, entre l'apparition d'une pure image et la représentation d'une réalité concrète, à l'instar des "rendus" de l'école des Beaux-Arts, construits dans l'ambiguïté des relations entre convention graphique et réalisme de la représentation.

Images de concours d'une part, image "d'ambition du projet" de l'autre, il s'agit dans les deux cas de répondre à l'attente de visibilité du projet. Alain Sarfati, en la matière, invoque le mot de "drapeau" : l'image doit avoir capacité à fédérer et à pérenniser le principe du projet. Mais il est clair que, parallèlement à cette réponse immédiate, la mise en image vaut comme expérimentation et recherche de nouveaux projets de ville.

Les situations de travail évoquées ici marquent pour le projet urbain un déplacement au regard d'une ville qui était à la fois sa visée et son lieu d'émergence. Appuyé sur les valeurs de densité, de continuité, de tracés, le projet urbain parcourt des régions concensuelles de la ville et trouve dans la figuration architecturale des outils pertinents d'élaboration.

Mais confronté à l'étendue, à l'hétérogène, à l'aléatoire des périphéries, ce sont d'autres positivités que l'on cherche à mettre à jour par l'invention de nouvelles figures. La corolle de l'archipel des jardins de l'A.R.E.A., l'image satellite de la Hollande dressée en Ile de France par l'O.M.A. sont deux manières d'actualiser la "ville-jardin" dans la ville nouvelle, par une ressaisie de la structure rurale de l'espace central croisée à l'éloge de la dynamique des flux. Cherchant à évoquer la



territoires propres à son objet : certains sont les idéaux, "revêler le territoire", "créer un espace critique de projet", ou encore "imaginer la ville". D'autres restent à explorer, notamment ceux, à la frontière entre l'image et le réel, qui questionnent plus intimement peut-être les ressurs plastiques, les univers poétiques et les références imaginaires à l'œuvre dans le projet.

Il en serait ainsi de la figure du cercle et de son inscription spatiale évoquant les rituels de fondations associés à Stonehenge, la construction de la grande roue annonçant l'arrivée de la fête romaine, les inscriptions territoriales d'un Richard Long suspendant le désert ou traçant au cordeau une figure de pierre ou de neige (16).

Mais aussi de ce jardin de métal qu'Alain Sarfati dessine, un an après le concours

possibilité de territoires urbains ouverts, à la fois par la discontinuité des espaces et par la multiplicité des projets, "l'image du projet" vise alors apparemment à produire un effet plus qu'à décrire l'espace projeté.

Ce qu'une part de la figure du projet recherche tient de l'impression, du souvenir peut-être que laisserait la ville attendue : image globale, faite de raccourcis et de juxtaposition, marques fortes d'une identité plutôt que tracés de lieux et d'espaces singuliers, quelque chose comme, pour paraphraser F. Béguin, "l'effet-ville sur l'âme" plutôt que la ville elle-même.

Les images produites par l'A.R.E.A. à l'occasion du concours de Melun-Sénart relèvent de la polysémie propre à toute figure de projet : images et tracés, elles offrent une multiplicité de niveaux de lecture. Mais, et là réside sans doute une des spécificités du projet urbain aujourd'hui, elles se constituent dans ce préalable où le tracé n'épuise pas le projet : la figuration fonde une stratégie qui s'institue à la fois dans l'effectif et le symbolique. Dès lors le temps de la fabrication de l'image - ici devant l'écran - peut être compris comme un temps spécifique de l'élaboration projectuelle de la ville et trouve son autonomie dans l'exploration problématique de territoires propres à son objet : certains sont ici identifiés, "révéler le territoire", "créer un espace critique de projet", ou encore "imaginer la ville". D'autres restent à explorer, notamment ceux, à la frontière entre l'image et le réel, qui questionnent plus intimement peut-être les ressorts plastiques, les univers poétiques et les références imaginaires à l'œuvre dans le projet.

Il en serait ainsi de la figure du cercle et de son inscription spatiale évoquant les rituels de fondations associés à Stonehedge, la construction de la grande roue annonçant l'arrivée de la fête foraine, les inscriptions territoriales d'un Richard Long arpentant le désert ou traçant au cordeau une figure de pierre ou de neige (16).

Mais aussi de ce jardin de métal qu'Alain Sarfati dessine, un an après le concours



de Melun-Sénart, pour la reconversion de l'immeuble de la S.A.G.E.P., rue Schœlcher (17). A coté d'un hall d'entrée s'ouvre un patio occupé par un curieux dispositif : sur l'ondulation blanche d'un sol d'aluminium laqué sont dressées des plaques d'acier inoxydable poli percées d'un rond et d'un carré, entre elles deux lames tracent des lignes biaises. Sculpture qui semble faite pour troubler le regard : impossible de faire le point, d'accommoder la vision dans la cohabitation des reflets sur les surfaces polies, des percées sur les moires ondulantes des plans confondus du dedans et du dehors. Chaque élément matériel est affecté de figures dont les projets de Melun-Sénart et du parc de Bercy sont déjà des occurrences : le cercle vide, la sinusoïde aléatoire.

4- ces entrevues ont été menées entre novembre 1990 et mars 1992 avec Alain. Mais plus encore que la continuité des géométries, ce qui pourrait se manifester ici c'est la fascination d'un plan commun entre matière et image, la possibilité d'un passage immédiat entre la lumière cathodique et la brillance des surfaces. Il y a dans ce jardin de métal quelque chose du laboratoire, du lieu de vérification d'un hypothétique partage des poétiques de l'image et de l'espace.

code", in Images et Imaginaires d'Architecture, CCI, Paris 1984, p.46.

7- Alain SARFATI, "L'unité symbolique de la ville", in Urbanisme, n°222, novembre 1987, p.102.

8- entretien avec Hilda Mahino, décembre 1990.

9- l'expression est de Sabine Porada qui a fabriqué au CIMA, avec le logiciel IKOgraph, les images de synthèse du concours.

10- entretien avec Hilda Mahino, décembre 1990.

11- entretien avec Alain Sarfati, décembre 1990.

12- Alain SARFATI, "L'unité symbolique de la ville", op. cit.

NOTES

1- François Béguin, "Architectures de la modernité", rapport de recherche, S.R.A. (Direction de l'Architecture), Paris, 1982.

2- la locution est empruntée au programme du concours.

3- cf. l'article de Roland Puig, "Melun-Sénart entre jardin et stade", dans le Monde des 7 et 8 juin 1992.

4- ces entrevues ont été menées entre novembre 1990 et mars 1992 avec Alain Sarfati et Hilda Maïtino à l'A.R.E.A. et Sabine Porada au C.I.M.A..

5- entretien avec Alain Sarfati, décembre 1990.

6- Alain SARFATI, "Mort du dessin et naissance d'un code", in Images et Imaginaires d'Architecture, CCI, Paris 1984, p.46.

7- Alain SARFATI, "L'unité symbolique de la ville", in Urbanisme, n°222, novembre 1987, p.102.

8- entretien avec Hilda Maïtino, décembre 1990.

9- l'expression est de Sabine Porada qui a fabriqué au CIMA, avec le logiciel IKOgraph, les images de synthèse du concours .

10- entretien avec Hilda Maïtino, décembre 1990.

11- entretien avec Alain Sarfati, décembre 1990.

12- Alain SARFATI, "L'unité symbolique de la ville", op. cit.

13- entretien avec Alain Sarfati, décembre 1990.

14- Alain Sarfati, "La ville à faire, la ville éclatée", in "Alain Sarfati", collection Monographies, Editions du Moniteur, Paris, 1990, p.23.

15- Ainsi l'interprétation graphique que donne l'OMA, dans un ouvrage publié à l'occasion d'une exposition à l'IFA, de sa proposition à ce même concours relève pour une large part de cette mimétique de la complexité urbaine par le dessin. L'image produite pour le concours est décomposée dans la superposition de 33 schémas, comme une exaltation "congestive" de la ville nouvelle. Cf. "OMA, 6 projets", IFA, Editions Carte Segrete, Paris, 1990.

16- "Ce que j'ai choisi, c'est de faire de l'art en marchant, en utilisant des lignes et des cercles, ou des pierres et des jours. Les choses et les activités qui, pour moi, ont un sens". Richard Long, cité par Ann Hindry in "La légèreté de l'être selon Richard Long", Artstudio n°10, automne 1988, p.124.

17- voir Alain Sarfati, "Intérieur ville, 7/9 rue Schœlcher, Paris", photographies de Georges Fessy, Editions du Demi-Cercle, Paris, 1989.

3. TENIR LE TEMPS ET L'ESPACE ...

"Une conséquence "culturelle", et pourquoi pas "sociologique" ?, de la généralisation du paradigme de la simulation est d'abord de transformer la réalité en image, puis de constituer l'image et la représentation comme un néo-réalité, c'est à dire comme un monde intermédiaire. L'existence de ce monde n'est ni prouvable ni infirmable..." (1).

Les études engagées par l'AREA pour la RN7 reprendront sur un mode plus significatif encore la question de la figuration de l'ouverture et de l'indéterminé. Menées dans un temps autre que celui du concours, elles vont donner lieu à un ensemble diversifié et contrasté d'images et de représentations où peuvent être saisies les modalités du travail graphique telles qu'elles se produisent, non pas tant en termes de débat interne à une équipe de conception, mais plutôt en termes de "communications" dans une relation aux "lecteurs" du projet, voir en termes contractuels.

Dans un premier temps, celui de l'étude à proprement dite, la préoccupation de Lancées à l'initiative de la D.D.E. de l'Essonne, et financées par le Plan Urbain, le Cetur et la Direction des Routes, ces études confiées à Alain Sarfati s'inscrivent dès le début dans un processus de concertation dans lequel les différents acteurs économiques et institutionnels vont être impliqués. Ainsi un comité de pilotage réunit autour de la D.D.E. les élus des communes intéressées, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les services de police, des directeurs d'écoles. Par sa composition il traduit la multiplicité des enjeux en présence.

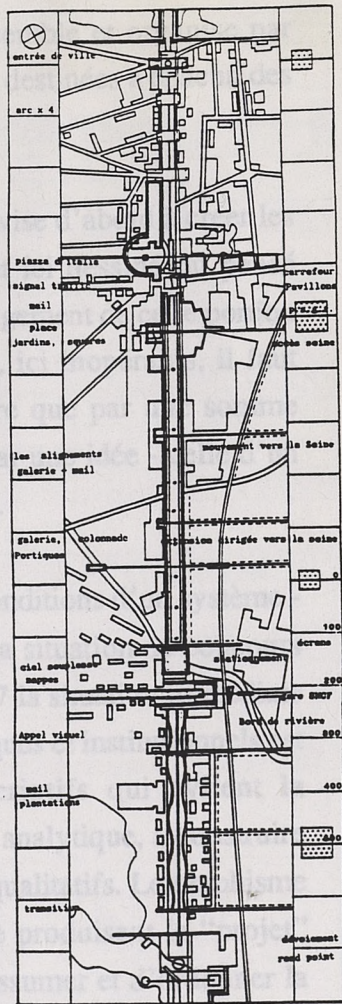
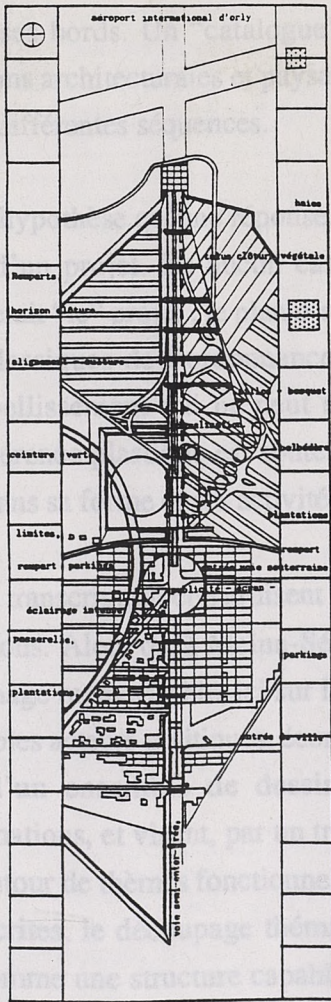
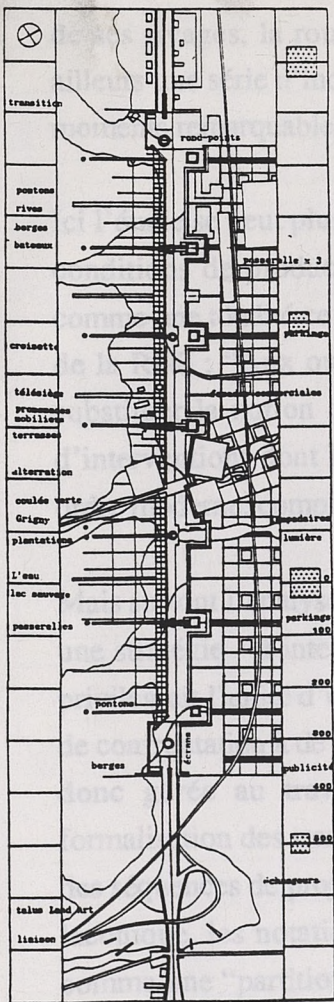
Six communes sont concernées : entre Orly et l'entrée de la ville nouvelle d'Evry, elles se partagent dix kilomètres d'une route nationale ponctuée, à l'instar de

nombreuses franges de villes, d'hypermarchés, de grandes surfaces de meubles, de magasins de bricolage ou de jardinage, de marchands de caravanes, de véhicules d'occasions. Une accumulation hasardeuse d'enseignes, un paysage de bord de route, entrecoupée çà et là de pavillons et d'immeubles, d'une école primaire ou encore de quelques bistrot : "Dans les interstices, subsistent les pavillons de meulière supportant des panneaux d'affichage plus grands qu'eux et des cafés d'un autre âge du type Au bon coin. Si l'on ajoute une sécurité aléatoire et les avions d'Orly, on comprend que l'on est plus guère *heureux, nationale 7...*" (2). S'il y est d'abord question de nuisances et de risques (comment assurer la sécurité - si ce n'est la tranquillité - des riverains d'une voie où circulent 30 000 à 60 000 véhicules par jour ?), ces études engagées en 1986 vont rapidement aller au-delà de cette demande initiale pour questionner le devenir d'un paysage de bord de route et l'avenir économique d'un axe essentiellement commercial.

Entre 1987 et 1991, quatre types d'images vont être produites successivement par l'A.R.E.A.. Ce découpage dans le temps et les formes graphiques utilisées par l'équipe de conception est remarquable, tant il scande les attentes des uns et des autres et atteste de la diversité des enjeux et des points de vue.

notations / partitions

Dans un premier temps, celui de l'étude à proprement dite, la préoccupation de l'A.R.E.A. est double : trouver un outil pour introduire les données de cette réalité éclatée de la route, et qui décrypte une foule de problèmes à résoudre - souvent d'ordres simplement fonctionnels -, tout en rendant compte de la perception linéaire, cinétique de la voie. Ce travail de repérage, pas à pas, donne lieu à deux modes de transcriptions analytiques : les "bandes thématiques", construites autour d'une réflexion sur les problèmes d'usage, et les "bandes séquentielles", où le parcours est divisé en séquences rythmées par des points singuliers. Construites comme un plan-récit, une sorte de table ou de "menu" déroulé, ces "bandes" thématiques et séquentielles se lisent comme des plans-récits, comme un ensemble organisés de notations sur un itinéraire où sont écrits à la fois un périple et le dessin



multiplicité des intervenants.

circuler plus lentement, pour consommer plus vite

A ces croquis "musicaux" sont venus s'ajouter dans un deuxième temps deux autres types de documents, deux représentations simultanées : un dépliant et une maquette, un système et une intention.

Le dépliant, une plaquette de quatre pages éditée par la D.D.E., participe du processus de concertation engagé autour de cette opération. Diffusé en grand nombre, il expose les grandes lignes du projet et illustre le principe d'une "nationale

de ses rivages, la route et ses bords. Un "catalogue" rassemble et organise par ailleurs une série d'indications architecturales et paysagères destinées à chacun des moments remarquables des différentes séquences.

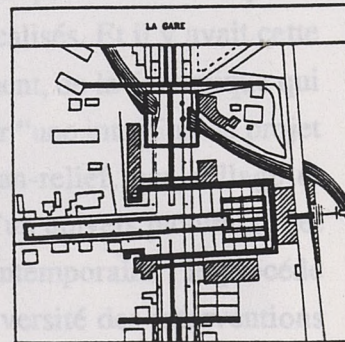
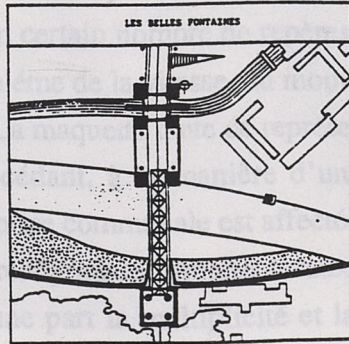
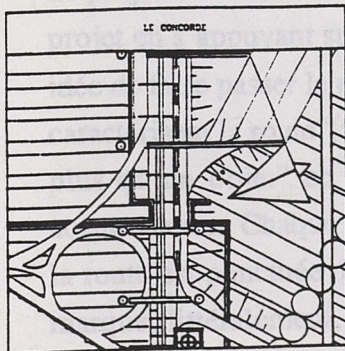
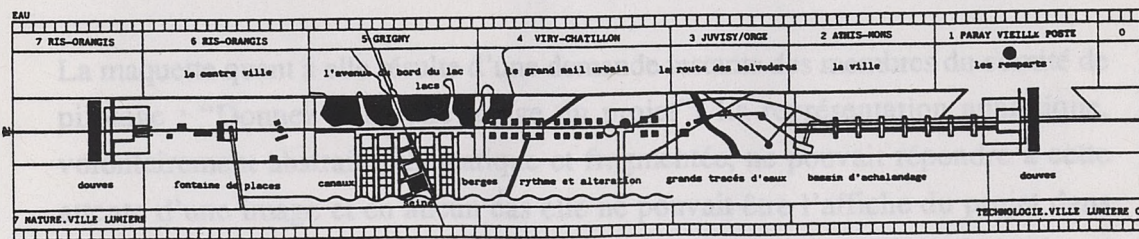
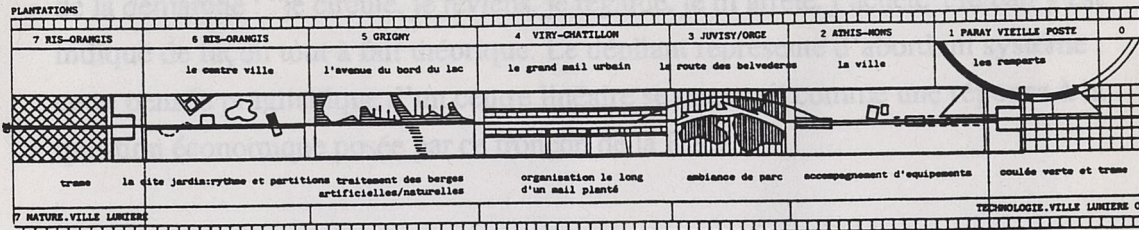
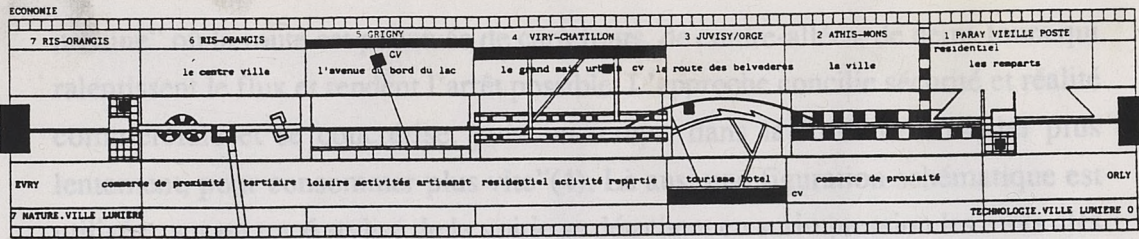
Ici l'étude se veut plus une hypothèse qu'une réponse, elle vise d'abord à créer les conditions de production d'un projet. En aucun cas n'est ici dessiné ou pensé comme une totalité ce qui serait "le" projet, le plan d'aménagement de cette portion de la RN7 : "Aux outils classiques de l'ordonnancement, ici inopérants, il faut substituer la notion d'embellissement qui ne peut se faire que par une somme d'interventions dont la cohérence plastique est soutenue par une idée - celle d'un ordre moderne, complexe dans sa forme et ses activités" (3).

Mais surtout l'analyse et sa transcription construisent les conditions d'un système - une stratégie - d'interventions. Alors qu'à Melun-Sénart la situation de concours privilégiait l'unité d'une image mémorable, ici sur la RN7 la situation immédiate de confrontation à de multiples acteurs politiques, économiques et institutionnels est donc gérée au travers d'un ensemble de dessin/descriptifs qui évitent la formalisation des transformations, et visent, par un travail analytique, à construire des séquences de projets autour de thèmes fonctionnels et qualitatifs. Le graphisme laconique, les notations écrites, le découpage thématique produisent le "projet" comme une "partition", comme une structure capable d'assumer et d'ordonner la multiplicité des intervenants.

circuler plus lentement, pour consommer plus vite

A ces croquis "musicaux" sont venus s'ajouter dans un deuxième temps deux autres types de documents, deux représentations simultanées : un dépliant et une maquette, un système et une intention.

Le dépliant, une plaquette de quatre pages éditée par la D.D.E., participe du processus de concertation engagé autour de cette opération. Diffusé en grand nombre, il expose les grandes lignes du projet et illustre le principe d'une "nationale

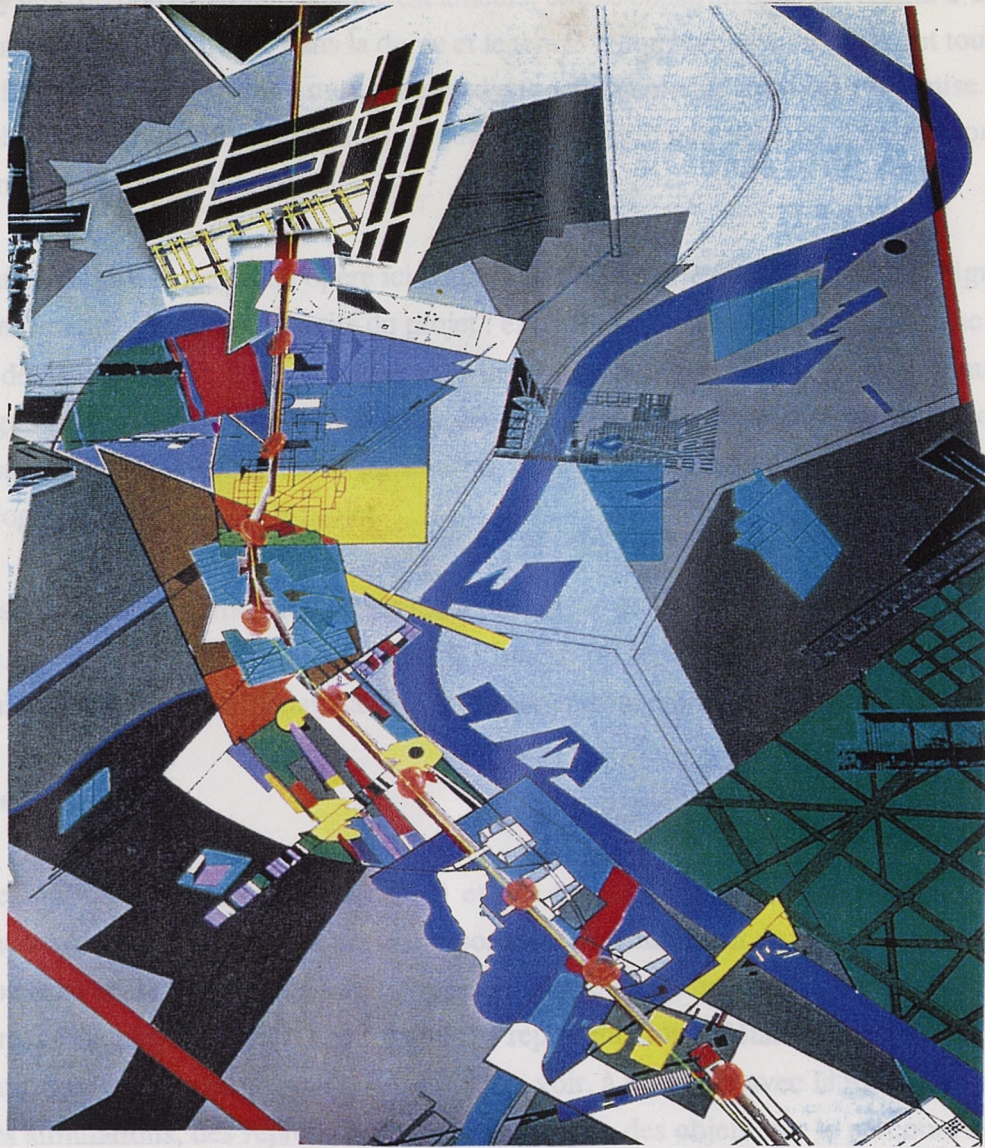


urbaine" où la route est ponctuée de carrefours, de contre-allées, de demi-tours qui ralentissent le flux et rendent l'arrêt possible. L'approche concilie sécurité et réalité commerciale et se concrétise, pour un temps, dans la formule "circuler plus lentement, pour consommer plus vite"(4). Là aussi une figuration schématique est utilisée : sur un tracé stylisé de la voirie se détachent en surimpression les mots clés de la démarche : "je circule, je reviens, je regarde, je m'arrête, j'achète"; le bâti y est indiqué de façon tout à fait théorique. Le dépliant représente d'abord un système : cette pensée pragmatique d'un centre linéaire se construit comme une réponse à la question économique posée par ce tronçon de la RN 7.

sublimer le chaos

La maquette quant à elle résulte d'une demande instante des membres du comité de pilotage : "Donnez nous une image du projet"! La représentation analytique, volontairement abstraite, thématique et fragmentée, ne pouvait répondre à cette attente d'une image et en aucun cas elle ne pouvait être l'affiche du projet dans laquelle l'ensemble des partenaires pouvaient se reconnaître. "Mais il n'y avait pas de projet visible, il fallait de notre point de vue représenter plus l'intention que le projet en s'appuyant sur un certain nombre de repères localisés. Et il y avait cette idée de faire passer le problème de la vitesse, du mouvement, de la dynamique qui caractérisent la route"(5). La maquette tente de représenter "une intention de projet plus qu'un objet" en procédant, à la manière d'un plan-relief, par collage et accumulation. Chaque emprise communale est affectée d'un univers pictural (6) et la route est ponctuée de "ready made" architecturaux contemporains : le procédé marque, littéralement, d'une part la multiplicité et la diversité des interventions voulues, d'autre part leur mise en cohérence par leur participation à un univers formel unifié.

Le choix des fragments d'architecture qui interviennent dans le dessin - Alsop, Fuksas, Zaha Hadid ou Viaplana - en cela n'est pas neutre. Ils sont pour Alain Sarfati les plus à même de "sublimer le désordre". Mais surtout leur rencontre dit bien l'impossible quête d'une unité architecturale ordonnant une fois pour toutes ce



route. Parce qu'il fallait montrer l'ambition du projet" (8)

En réponse à cette attente de visualisation d'un projet, est alors réalisée une série de vues associant - mixant - images numériques et photos du site : de nouvelles architectures construisent une ordonnance et un alignement bâti le long de la nationale. Volumes simples, "habillés" à l'ordinateur (9), ces tours d'activités jalonnent la route et rythment le parcours. Elles donnent la mesure d'une ambition,

paysage de bord de route. L'unité est ailleurs, elle se construit dans le continu d'une démarche, elle s'affirme dans la durée et le temps d'un processus où se jouent tout à la fois la résolution d'une multitude de dysfonctionnements localisés et la mise en cohérence d'un ensemble de logiques et de systèmes urbains (circulations, lumières, sécurité, plantations ...).

Par sa facture la maquette opère ici comme une métaphore de la complexité. Figure d'ensemble elle incarne l'unité du projet : elle matérialise l'intention et témoigne de la démarche. Quant à elle, la référence à un peintre pour identifier chaque commune signifie bien la singularité irréductible de ces collectivités . En cela la maquette joue aussi comme un plan récit, où chacun peut se "repérer", s'approprier par sa géographie personnelle le projet.

Il se joue ici une dimension apparemment essentielle de la figuration du projet urbain, ce rapport de projection, au tableau, à l'image, où se fonde une culture du regard qui permette à la fois l'imaginaire et un retour vers un repère localisé.

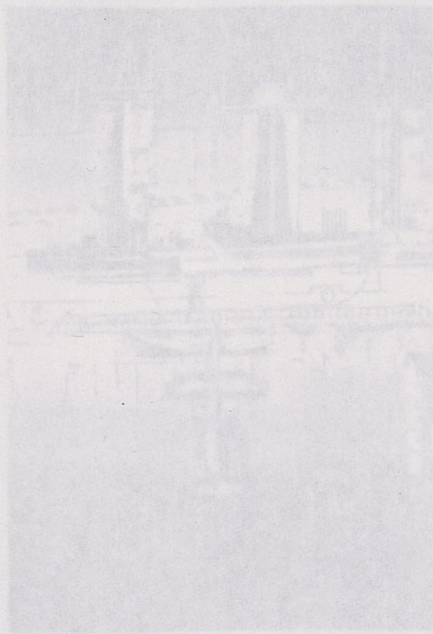
"le drapeau"

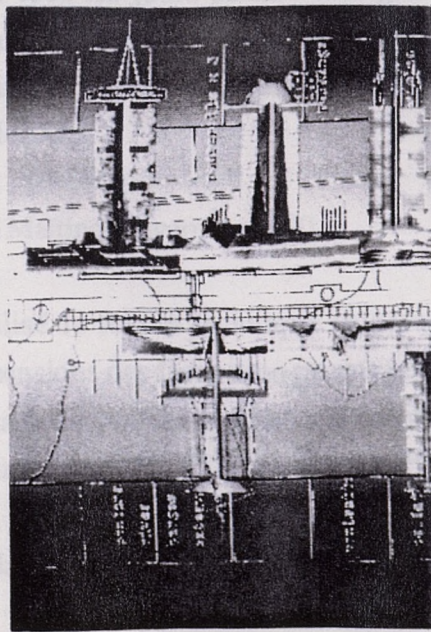
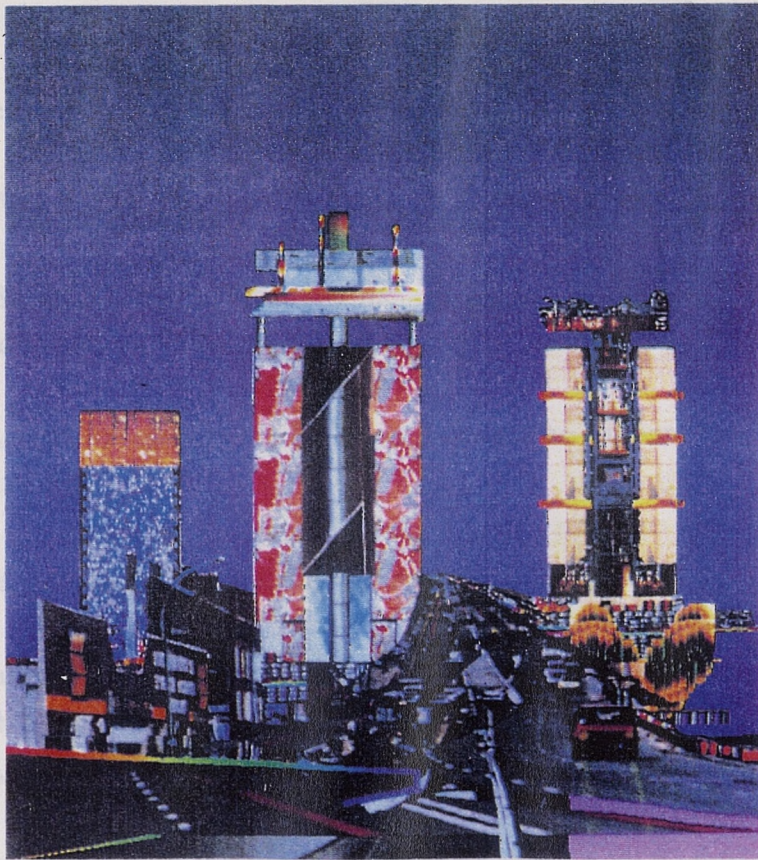
Ces expériences des "partitions"(7) et des croquis analytiques, du dépliant ou encore de la maquette figurant un dispositif d'engendrement de projets trouvent à nouveau leurs limites dans la demande réitérée de la maîtrise d'ouvrage d'une "image de projet". "Il est apparu que ces représentations n'étaient pas suffisantes. Nous avons été amenés, toujours pour faire voir, à travailler avec la machine, avec des simulations, des représentations, des collages, des objets, sur le parcours de la route. Parce qu'il fallait montrer l'ambition du projet"(8).

En réponse à cette attente de visualisation d'un projet, est alors réalisée une série de vues associant - mixant - images numériques et photos du site : de nouvelles architectures construisent une ordonnance et un alignement bâti le long de la nationale. Volumes simples, "habillés" à l'ordinateur (9), ces tours d'activités jalonnent la route et rythment le parcours. Elles donnent la mesure d'une ambition,

elles symbolisent le renouveau économique de la RN 7. Bien sur "les tours, il ne s'agit pas de les faire : elles sont là pour montrer que l'on peut monter plus haut!..."(10). Là encore il s'agit de représenter des intentions, de faire comprendre que le profil actuel de la voie, 35 m d'emprise, appelle d'autres échelles que celle des bâtiments à R + 1 qui bordent actuellement la route. Surtout le graphisme dynamique de ces "fantaisies architecturales", le brillant et le scintillement, la luminance des parois font écho à cet univers de technicité et de modernité que la route se doit d'incarner.

Le propos est donc moins architectural que symbolique. L'image est ici, pour reprendre une expression d'Alain Sarfati, le "drapeau" du projet : circonstancielle elle répond à une attente de visualisation du projet, mais avant tout elle dit une ambition dans laquelle l'ensemble des acteurs peut se reconnaître. Et ce n'est pas tant le flou ou l'indécision de la figuration qui importent. L'image se veut ici doublement sous-tendue par une poétique et une stratégie : le projet urbain engage à "tenir le temps et l'espace" et là où l'indéterminé apparaît comme stratégique, la finitude de l'image affiche sa raison emblématique.





4. IMAGINER LA VILLE ORGANISER LE PROJET ... NOTES

- 1- Philippe Queau, "Eloge de la simulation", Champ Vallon, Paris, 1986.
- 2- Sybille Vincendon, "Organiser le chaos de la RN7", in Libération, 26 avril 1991.
- 3- Alain Sarfati, "Le chaos comme métaphore ...", in "Alain Sarfati", Paris, Editions du Moniteur, 1990, p.42.
- 4- Alain Sarfati, "Projet pour la RN7", in Architecture Aujourd'hui, n°262, avril 1989, pp. 86-89.
- 5- Entretien avec Hilda Maïtino, novembre 1990.
- 6- Dans chacune des séquences le code graphique utilisé fait référence à un artiste : Villon (Ahis-Mons), Rothko (Paray-Vieille-Poste), Braque (Juvisy), Klee (Viry-Chatillon), de Staël (Grigny), Malevich (Ris-Orangis), Mondrian (Evry).
- 7- "Faire en sorte que les lois musicales régissent aussi ce qui n'est pas uniquement sonore. Voir la vie de tous les jours comme *une grande partition...* du petit fragment de son ou de geste on passe à la construction d'ensemble", Georges Aperghis, cité par Alain Sarfati, in "L'architecture comme œuvre ouverte", Urbi, n°1, 1979, pp. CXXXI-CXLI.
- 8- Entretien avec Hilda Maïtino, novembre 1990.
- 9- Alain Sarfati a utilisé la même technique infographique, le "mapping", de traitement en deux dimensions des faces d'un prisme géométrique, en l'occurrence des parallépipèdes rectangles, pour sa réponse à la consultation de l'APUR pour le secteur Seine Rive Gauche en 1989. Cf. Paris Projet, n°29, oct. 1990, p. 130-131.
- 10- Entretien avec Hilda Maïtino, novembre 1990.

4. IMAGINER LA VILLE, FIGURER LE PROJET ...

"J'ai inventé le gars de Semur, j'ai inventé nos conversations : la réalité a souvent besoin d'invention, pour devenir vraie. C'est-à-dire vraisemblable." (1)

La fin des années quatre-vingt aura donc été marquée en matière de projet urbain par un foisonnement et une profusion graphiques dont la consultation pour l'espace central de Melun-Sénart ou celle encore pour l'aménagement des berges du Rhône à Valence sont effectivement exemplaires et scandent à quelques années d'intervalle l'émergence.

Il en ressortira tout d'abord l'impression d'un urbanisme d'images. Dans son tour d'horizon sous forme de bilan, dressé pour l'année 90, Bruno Fortier donne un aperçu assez juste de cette course au projet, de cette "fuite effrénée du côté du visible"(2). Les compositions abstraites de Rem Koolhaas pour Euralille voisinent avec les dessins perspectifs, précis et minutieux, de Henri Ciriani et de Christian Devillers mettant en scène leur proposition pour le retraitement des berges de la Seine à Clichy, ailleurs surgissent les élégantes installations, ces "extraordinaires oiseaux-machines" disposés par Christian de Portzamparc tout au long du Port de la Lune à Bordeaux. Collection remarquable où la maquette très laconique, et largement publiée depuis lors, de Rodolphe Luscher pour l'aménagement des rives du Rhône à Valence venait rappeler la charge de Frédéric Edelman qui, face à ce déploiement d'habiletés et d'arguties graphiques, se demandait "que cherchent donc à cacher tant d'architectes en se réfugiant dans un hermétisme incompréhensible au commun des mortels ?"(3).

Pourtant ce qui a pu un temps dérouter le spectateur, cette "désespérante

compétition d'hermétisme", n'en constitue pas moins une série d'images étonnante, un ensemble contrasté dans la manière de figurer la ville en projet, et dès lors, au delà des attitudes et des points de vue projectuels adoptés par chacune des équipes, les quatre réponses à cette consultation internationale peuvent être regardées et analysées comme un état problématique des questions posées aujourd'hui par la figuration du projet urbain.

TRACER LA VILLE

Il s'agissait pour les organisateurs de cette consultation internationale (4) de saisir la perspective du contournement autoroutier de Valence, et donc celle du déclassement des six voies de l'autoroute A7 qui traversent aujourd'hui de part en part l'agglomération, pour engager une réflexion sur l'utilisation des espaces libérés par la plate-forme de l'infrastructure et sur les nouvelles relations à construire entre la ville et son fleuve - "la reconquête des berges du Rhône" -, mais aussi pour questionner plus largement le devenir de la ville et de son agglomération. Pour Rodolphe Pesce, le maire de Valence, retrouver l'espace de l'autoroute c'est alors "non seulement se débarrasser d'une nuisance mais également ouvrir la voie à un travail de fond sur la ville"(5).

Quatre équipes seront retenues, formées de Bernard Huet et Marco Massa, de Massimiliano Fuksas, d'Alexandre Chemetoff associé aux architectes catalans Joan Roig et Enric Battle, et enfin de l'architecte-urbaniste suisse Rodolphe Luscher, et vont présenter au printemps 1990 l'état de leurs réflexions.

Cette confrontation va donner lieu à quatre points de vue, quatre attitudes de projet très contrastées : là où Bernard Huet et Marco Massa revendiquent le projet comme "tracé" et ordonnent le développement des bords du fleuve à la création d'un boulevard urbain, Alexandre Chemetoff décrypte les "lignes de géographie" fondatrices de ce territoire et Massimiliano Fuksas ponctue les berges du fleuve d'architectures "événements", quand à Rodolphe Luscher il construit sa lecture des potentialités du site sur l'énoncé d'un "concept", en l'occurrence la mutation de l'emprise autoroutière en une gigantesque aire de service à l'échelle de la ville.

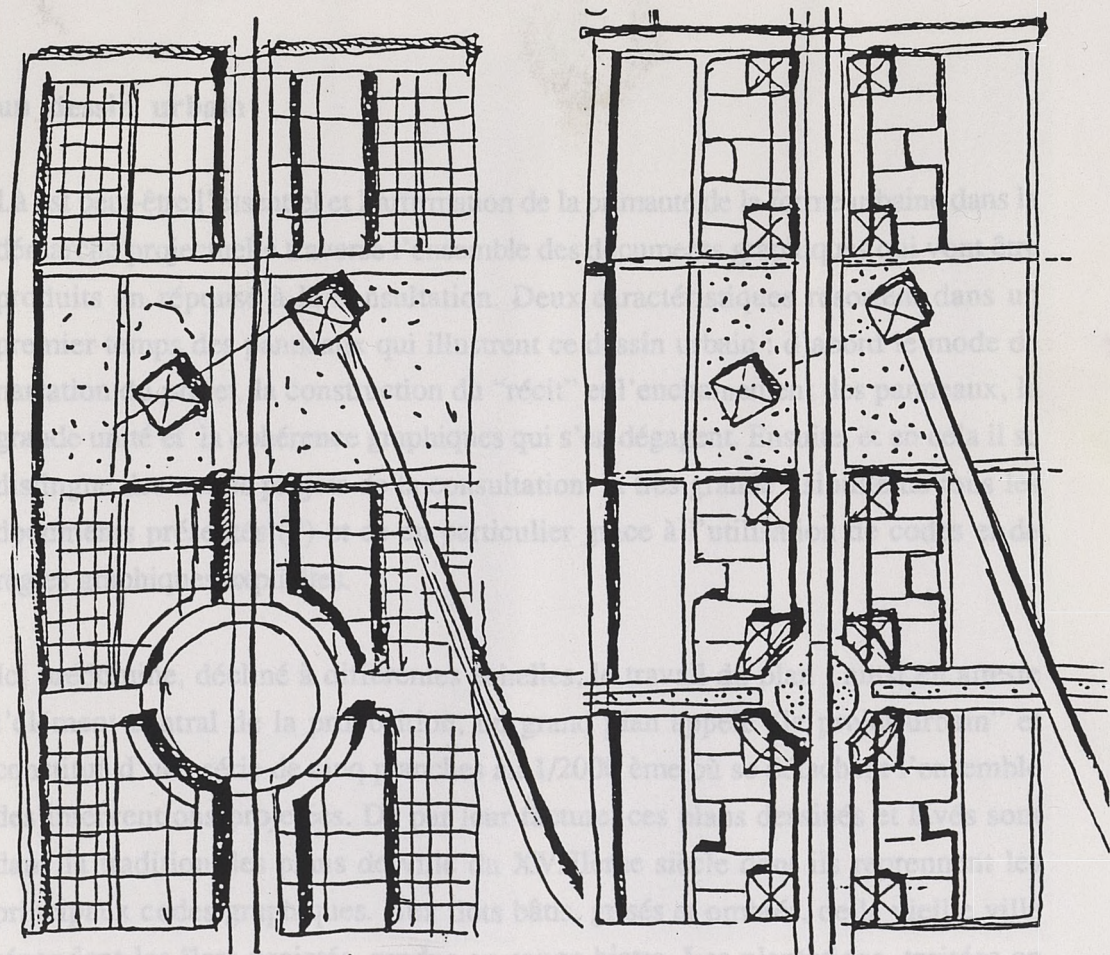
Quatre réponses donc qui divergent tant par leur contenu que par la manière dont est exposé leur propos, quatre réponses qui nous intéressent ici tant par leurs différences (et les cohérences construites entre une position de projet et la manière de la montrer -ce que nous verrons en détail plus loin), que par ce qu'elles dénotent de commun dans l'appréhension graphique d'un territoire de projet.

TRACER LA VILLE

Un fragment de ville linéaire

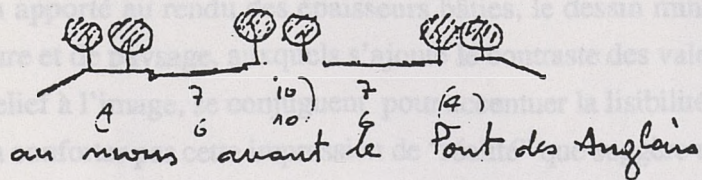
Le projet présenté par Bernard Huet et l'architecte-urbaniste florentin Marco Massa, autour desquels était réunie une équipe d'architectes et d'historiens italiens, est construit autour de l'idée de la formation "d'une ville linéaire développée le long d'un boulevard"(6) : sur l'emprise autoroutière déclassée, ils proposent la création d'un "boulevard urbain planté". Quelques 30 hectares de bitume sont ainsi récupérés, et bien plus sont concernés par le projet : pour Bernard Huet et Marco Massa il s'agit dès lors de "coordonner le développement urbain à la restructuration de la voirie", d'ordonner la mutation de l'ensemble des territoires séparant Valence et les berges du Rhône à la constitution de ce "fragment linéaire, affranchi du trafic lourd, ponctué d'espaces publics et planté en alignement".

Habitat, commerces, bureaux et activités, s'organisent en flots définis par une grille géométrique réglée sur le tracé de ce nouveau boulevard : si au nord ils ordonnent et régularisent une zone péri-urbaine discontinue, dans la traversée de la basse-ville leurs géométries se plient et s'adaptent au parcours qui relie la haute-ville au fleuve et qui dérivent des anciens tracés agricoles. Alignements, gabarits, prospectus sont fixés, les typologies bâties esquissées, le système des espaces publics arrêtés. Plus au sud encore, le projet laisse place à une nature composée dans le "jardin en longueur" de l'Epervière ; là aussi l'autoroute en se transformant prend la "couleur" des zones traversées et devient, au delà des séquences urbanisées, un parkway. La ville est tracée et son développement est ordonné à la mise en forme de la voirie et de l'espace public.



Ce tracé est exact -

Je suggère que l'existant
soit constitué comme cela

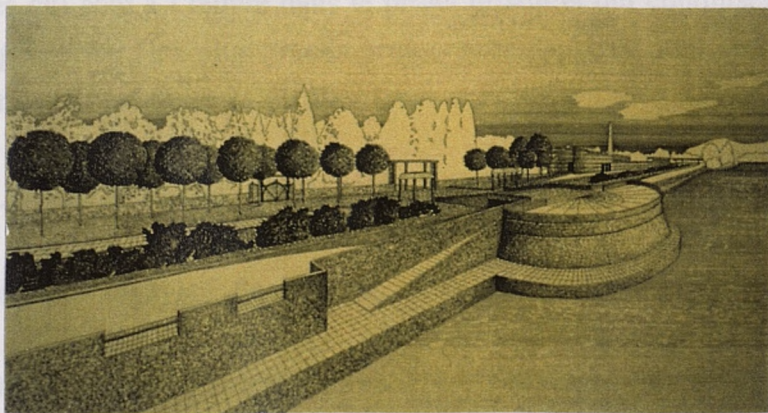


un dessin urbain

Là est peut-être l'essentiel et l'affirmation de la primauté de la forme urbaine dans la démarche projectuelle traverse l'ensemble des documents graphiques qui vont être produits en réponse à la consultation. Deux caractéristiques ressortent dans un premier temps des panneaux qui illustrent ce dessin urbain : d'abord le mode de narration du projet, la construction du "récit" et l'enchaînement des panneaux, la grande unité et la cohérence graphiques qui s'en dégagent. Ensuite, et en cela il se distingue des autres projets de la consultation, la très grande lisibilité de tous les documents présentés (7) et ce en particulier grâce à l'utilisation de codes et de règles graphiques explicites.

Ici prédomine, décliné à différentes échelles, le travail du plan : ainsi en atteste l'élément central de la proposition, un grand plan appelé "le projet urbain" et constitué d'une série de cinq planches au 1/2000 ème où se détachent l'ensemble des interventions projetées. De par leur facture, ces plans dessinés et lavés sont dans la tradition des plans de ville du XVIIIème siècle dont ils reprennent les principaux codes graphiques. Aux îlots bâtis, grisés et ombrés, de la vieille ville répondent les îlots projetés, rendus au rouge bistre. Les plantations, traitées en massifs dans les parcs et le long des promenades des rives du Rhône, sont ordonnées en mails sur les esplanades ou en alignements le long des principales artères et confortent ainsi la composition urbaine et le tracé de l'espace public. Le soin apporté au rendu des épaisseurs bâties, le dessin minutieux des éléments de nature et de paysage, auxquels s'ajoute le contraste des valeurs pour donner ombre et relief à l'image, se conjuguent pour accentuer la lisibilité de cette représentation et la conforter par cette impression de "réalité" que suggère une image familière.

A cette narration, ordonnée, du projet sont associées des coupes et des sections sur la voirie, qui disent bien l'importance accordée à la mise en forme système viaire dans la configuration urbaine, ainsi que des instantanés du projet sous la forme de vues perspectives ou axonométriques de quelques fragments significatifs. Au bout



du compte, cet ensemble de documents graphiques s'institue dans une pensée du dessin urbain comme un système réglé : la figuration de la ville, à l'instar de la représentation architecturale, est d'abord régie par la convention.

“Vue de Valence à vol d'oiseau, vers 1998”

Reste un dernier panneau, une “Vue de Valence à vol d'oiseau, vers 1998”. Comme un tableau perspectif, cette vue cavalière offre au regard le panorama de la ville à venir et en dévoile quelques uns des traits caractéristiques : l'épaisseur bâtie - celle de la ville continue - et le réseau des voies - celui de la ville tracée -, ou encore le système des plantations. Dans cet état de la ville projetée toute distinction, ou rupture, entre le projet et l'existant est estompée par la construction d'une image unitaire et cette projection dans le temps vise à inscrire le projet dans le processus continu de la fabrication de la ville. L'énoncé est double : il conforte l'idée d'une ville qu'il s'agit de reproduire (8), que le projet se doit de répliquer, et construit en retour celle d'un projet qui vaut pour toute la ville. Il institue un modèle de croissance et son inscription cartographique, en simulant un probable déjà là, vise alors à conforter la validité de la démarche.

Dans cette recherche insistante d'un ancrage du projet à la ville et au territoire existants, dans l'utilisation rigoureuse de la convention graphique s'affirment aussi la prégnance de ce “projet caché”(9) ou tout du moins la force de ces régularités, de ces logiques qui sont à l'œuvre dans le projet urbain et qui conduisent Bernard Huet à rappeler que “les plus grands projets urbains, ceux dont sont faites les villes, n'ont jamais été dessinés”(10) ...

CREER L'EVENEMENT, SUBLIMER LE CHAOS

“L'insoutenable légèreté de la ville ...”

La démarche de Massimiliano Fuksas sera bien évidemment différente de celle de Bernard Huet et de Marco Massa. Par l'inattendu d'un titre “L'insoutenable légèreté

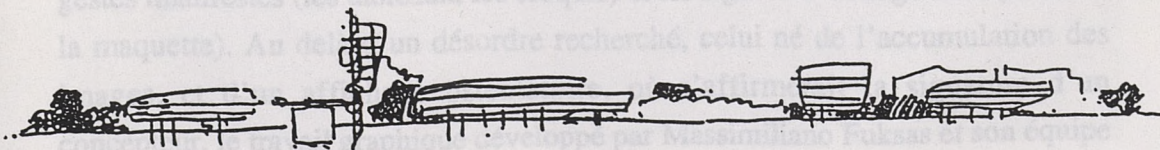
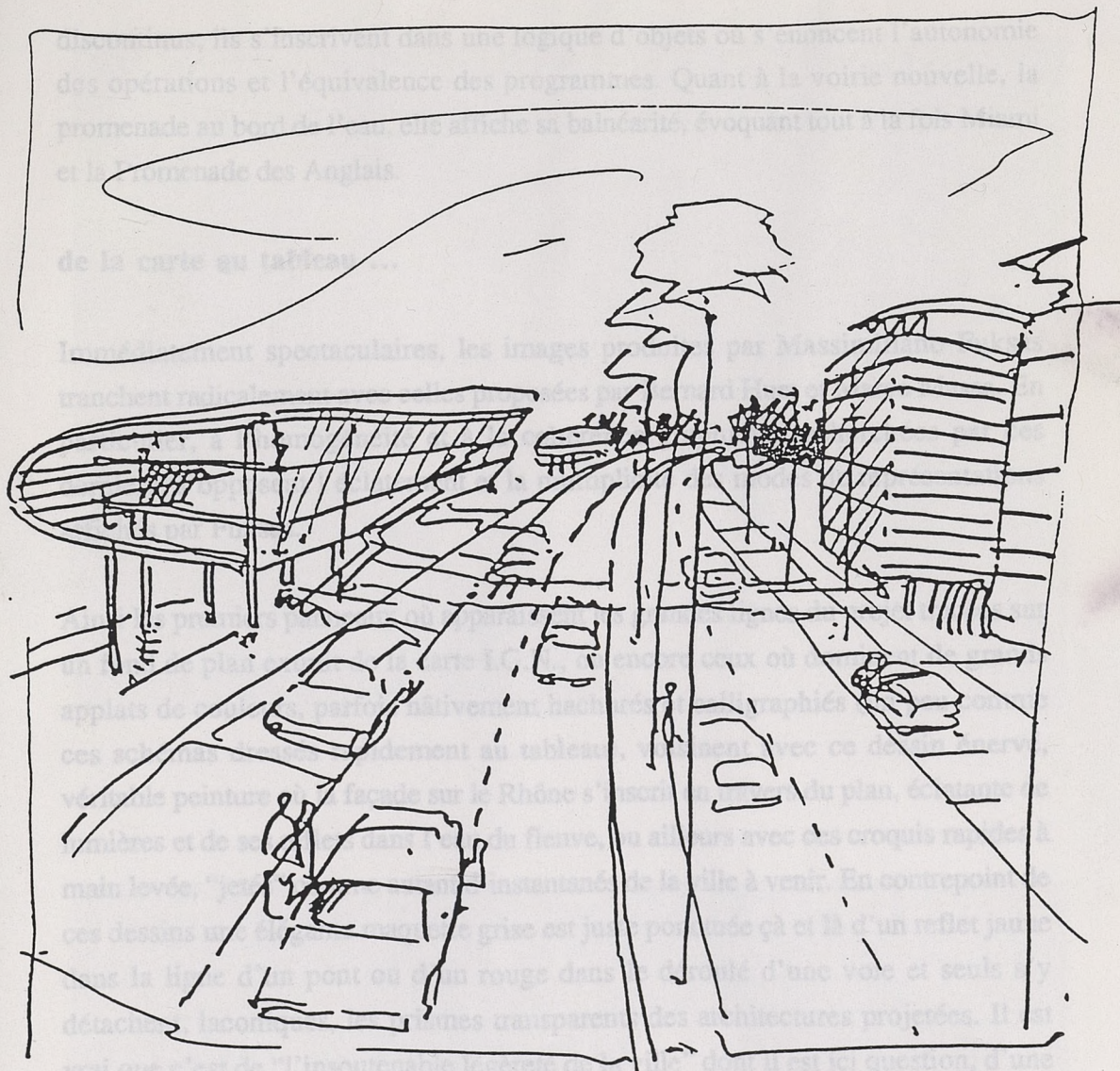


de la ville..."(11), par le spectaculaire d'une présentation, avec entre autre l'accrochage de deux grandes toiles peintes, Massimiliano Fuksas inscrit délibérément son projet dans le temps de l'évènement et de l'exceptionnel.

Mais tout d'abord, il s'agit pour lui aussi de transformer l'autoroute, en réutilisant son tracé et sa plate-forme, en une voirie urbaine majeure. Mais il n'est pas question ici de boulevard urbain : l'axe autoroutier est traité comme une grande "promenade", un "quai", le long desquels va pouvoir se développer un ensemble très divers d'activités. L'objectif annoncé est de "ramener la ville au fleuve", de construire la façade fluviale de Valence et d'instituer le fleuve en position centrale dans l'agglomération. Au lieu de couper, l'autoroute ou son emprise raccommode : "Elle reste donc mais transformée en large rue, lieu de passage et de rencontre d'un nouveau quartier agrémenté de séductions, comme une promenade en surplomb sur le fleuve" (12).

La figure de la modernité ici pré-existe et le fait de l'infrastructure perdue : l'autoroute est une "donnée historique" dont il faut changer l'image, mais qui garde une identité propre et en tant que système viaire une relative indépendance conceptuelle. Certes dans cette "métamorphose" (où le couloir autoroutier devient une promenade en bord de Rhône) se joue la possibilité de développer de nouvelles activités et d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs au contact immédiat du centre ville. Mais l'infrastructure viaire et les architectures projetées restent dans un rapport strictement fonctionnel : là où ailleurs la voirie ordonnait, elle reste ici strictement distributrice et assume l'indépendance, semble-t-il, irréductible des projets qu'elle dessert. L'ordre continu de la voie, aux allures de grande voirie urbaine, est ponctué par le discontinu des architectures toujours isolées.

Ainsi ces bâtiments accrochés, ou plutôt "clipsés", aux rives du fleuve et construits sur l'eau (13), ou, ailleurs, ces barettes élégamment dispersés, un peu comme un jeu de mikado, perpendiculairement à la voie. Leurs architectures restent très indéterminées, elles sont rapidement esquissées et parfois simplement matérialisées par des prismes translucides. Mis à distance - de la voie, du sol -, et en ordre



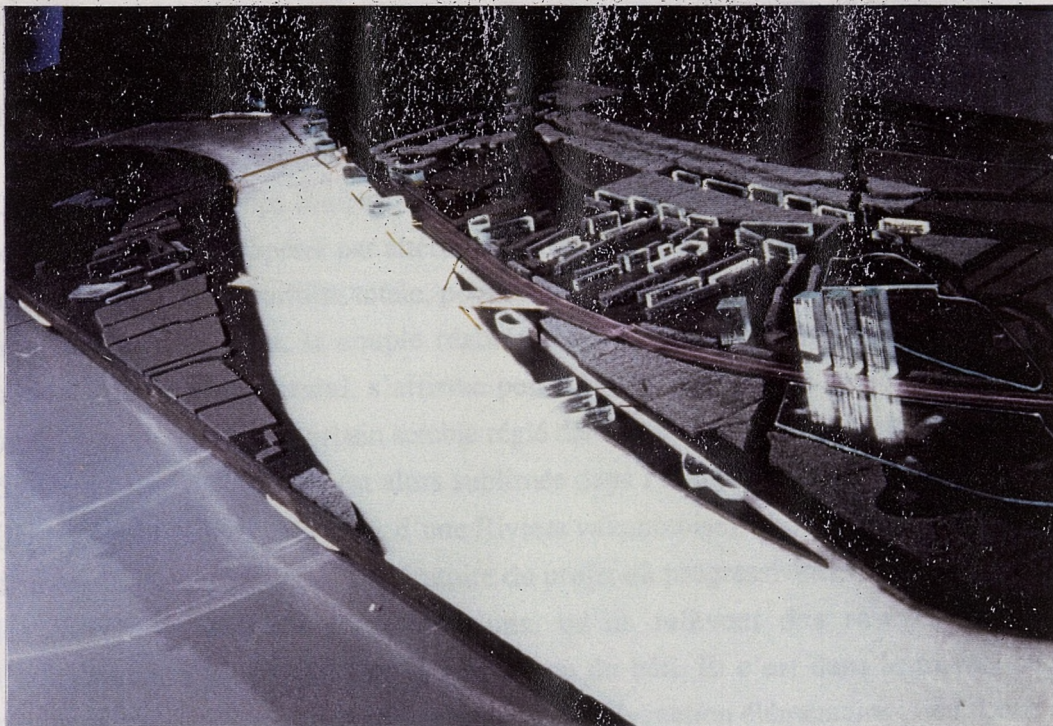
discontinus, ils s'inscrivent dans une logique d'objets où s'énoncent l'autonomie des opérations et l'équivalence des programmes. Quant à la voirie nouvelle, la promenade au bord de l'eau, elle affiche sa balnéarité, évoquant tout à la fois Miami et la Promenade des Anglais.

de la carte au tableau ...

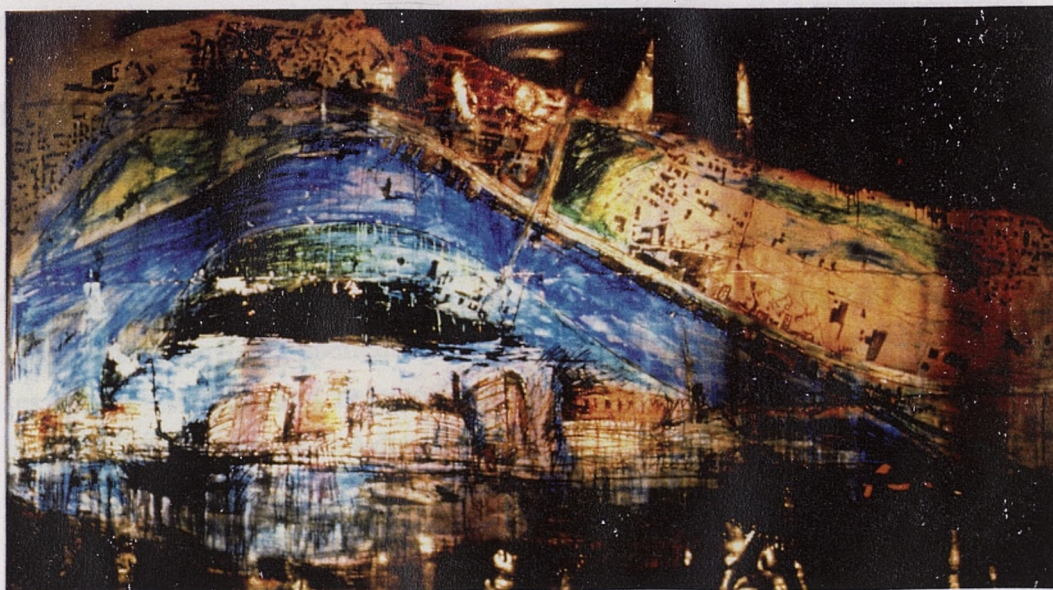
Immédiatement spectaculaires, les images produites par Massimiliano Fuksas tranchent radicalement avec celles proposées par Bernard Huet et Marco Massa. En particulier, à l'homogénéité et à la cohérence graphique recherchées par ces derniers, s'opposent l'éclatement et la multiplicité des modes de représentations affichés par Fuksas.

Ainsi les premiers panneaux où apparaissent les grandes lignes du projet tracées sur un fond de plan extrait de la carte I.G.N., ou encore ceux où dominent de grands aplats de couleurs, parfois hâtivement hachurés et calligraphiés (un peu comme ces schémas dressés rapidement au tableau), voisinent avec ce dessin énervé, véritable peinture où la façade sur le Rhône s'inscrit en travers du plan, éclatante de lumières et de ses reflets dans l'eau du fleuve, ou ailleurs avec ces croquis rapides à main levée, "jetés" comme autant d'instantanés de la ville à venir. En contrepoint de ces dessins une élégante maquette grise est juste ponctuée çà et là d'un reflet jaune dans la ligne d'un pont ou d'un rouge dans le déroulé d'une voie et seuls s'y détachent, laconiques, les prismes transparents des architectures projetées. Il est vrai que c'est de "l'insoutenable légèreté de la ville" dont il est ici question, d'une ville où, à l'instar de ces blocs de plexiglas irisés par la lumière, les objets seraient à nouveau "libres".

Reste un ensemble très contrasté de documents, où alternent les effets d'affiche, les gestes manifestes (les tableaux, les croquis) et les figures d'arrangement (la carte, la maquette). Au delà d'un désordre recherché, celui né de l'accumulation des images, et d'un affichage ostentatoire, où s'affirmerait la signature d'un concepteur, le travail graphique développé par Massimiliano Fuksas et son équipe



première mise en forme elle laisse suffisamment de place à l'indétermination et à l'abstraction pour conférer l'idée d'un projet toujours "ouvert". Il est vrai que dans cet aller-retour entre le précis et l'imprécis se devine souvent la dualité



Massimiliano Fuksas, "L'insoutenable légèreté de la ville ...".
Vue de la maquette.
Le tableau : Valence, la façade urbaine sur le fleuve la nuit.

peut être saisi dans un double mouvement : celui qui va de la carte au tableau et du tableau à la maquette, ou encore de ce qui est à ce qui unifie et de ce qui unifie à ce qui distingue.

Dans un premier temps la succession des planches du projet, de la carte I.G.N. à la toile peinte, semble opérer par altérations progressives du support, le fond de plan, allant jusqu'à sa disparition totale, pour recomposer dans une même "main", dans une même expression, le couple réalité/projet. Dans ce passage de la carte au tableau, du réel au pictural, s'affirme peu à peu "l'affiche" du projet : pour un temps l'ordre discontinu urbain semble réglé dans l'unité graphique et picturale et la figure urbaine du "chaos" est alors sublimée dans l'image d'une ville réconciliée (ici par les lumières, et le rêve, d'une Riviera valentinoise). Vient ensuite le temps d'une première stratification opératoire du projet où progressivement se détachent les différents niveaux d'interventions, qu'ils relèvent des réseaux et de l'infrastructure viaire, de l'ouvrage d'art ou du bâti. Et c'est dans le travail de maquette que s'affirme peut-être le mieux cette distinction élémentaire : lieu d'une première mise en forme elle laisse suffisamment de place à l'indétermination et à l'abstraction pour conforter l'idée d'un projet encore "ouvert". Il est vrai que dans cet aller-retour entre le précis et l'indéfini se révèle souvent la dualité problématique, et paradoxale, de la pensée du projet urbain et de sa représentation.

DECRYPTER LE TERRITOIRE

habiter le coteau, cultiver la rive

"Le fleuve c'est le lit du Rhône". A partir de cette évidence géographique, que les inondations parfois rappellent - le Rhône est un fleuve et il ne saurait être limité à ses berges -, Alexandre Chemetoff construit l'argument de son projet. A Valence, la ville s'est toujours tenue à distance, à l'écart du fleuve, sur les rebords du plateau et il ne peut être envisagé aujourd'hui de venir bâtir sur ses rives. Au contraire, il faut effacer la "parenthèse" de l'autoroute, libérer les rives du Rhône de toute occupation retrouver le site qui préexistait au passage de l'infrastructure. Ici aucune

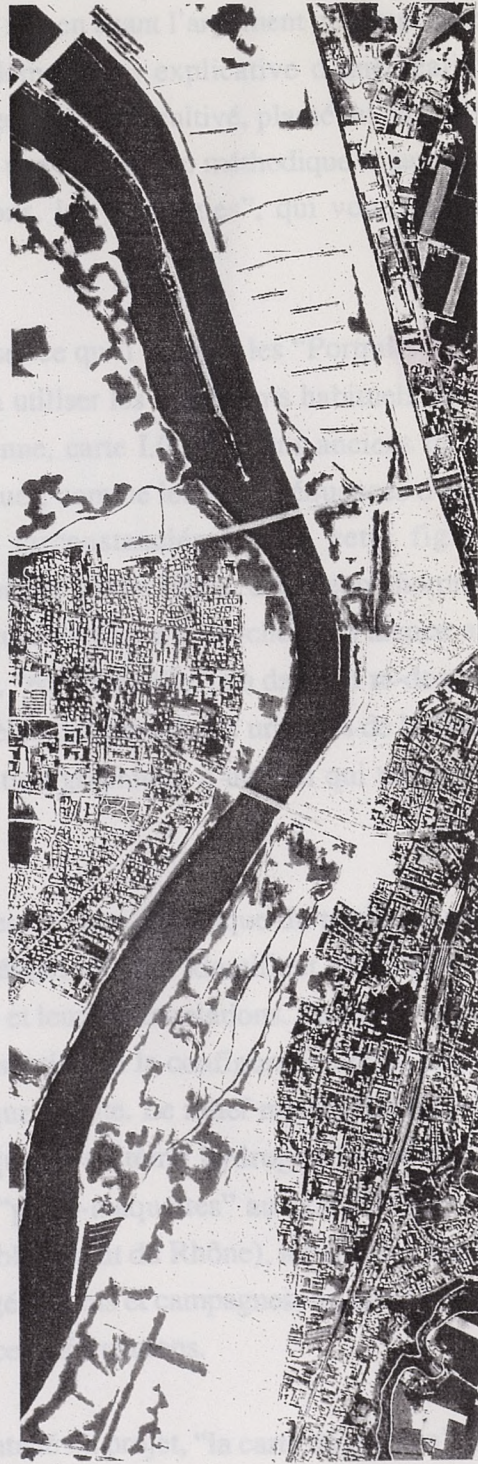
substitution, ni transformation : l'autoroute disparaît, le paysage resurgit. La rive est un jardin qu'il faut savoir cultiver, "un grand pré communal, un bois sacré, un champs de cultures". Pour pouvoir habiter au bord du fleuve il faut alors construire le coteau.

Le projet se noue dans cette réinvention d'un site, dans cette pensée de l'effacement et de la reconquête. Alexandre Chemetoff propose la suppression pure et simple de l'infrastructure : l'ancienne autoroute fait place à des parcs, à des liaisons vers le Rhône et, au delà, l'Ardèche. Mais le projet n'évade pas pour autant la question plus globale de l'insertion urbaine et paysagère des futures infrastructures de contournement par l'est de l'agglomération valentinoise : il ne suffit pas de gommer l'autoroute à l'ouest, encore faut-il réussir aussi son passage à l'est. Ce nouveau tracé contient Valence, il forme le promenoir de cette "ville-théâtre" qui descend en gradins successifs vers le fleuve. Dès lors "il faut préparer le terrain, que la ville aille à la rencontre de ces infrastructures, que la campagne pénètre dans la ville, dessine des routes attentives au terrain. C'est ainsi que se constitue la périphérie, la colonne vertébrale de l'agglomération valentinoise"(14).

stratégies géographiques / lignes de projet

Trouver la mesure, domestiquer les réseaux, rassembler la ville, sont les trois objectifs qu'assigne Alexandre Chemetoff à son projet. Ils se confondent ici dans un énoncé qui conjugue histoire et géographie (15), où les "lignes d'histoire et lignes de géographie" s'entrecroisent pour donner sens à ce qu'il nomme "lignes de projets" et dans lesquelles s'ordonnent les interventions qui construisent sa proposition.

Trois temps scandent ensuite la présentation graphique de ces "lignes de projet" : aux études préliminaires, les "stratégies géographiques", succèdent une série organisée de croquis, la recherche du projet - ou "work in progress" -, et enfin un état, l'instantané du projet, "la carte de demain". Mais plus que le récit chronologique d'un projet en train de se faire, ce qui ressort d'abord de cette

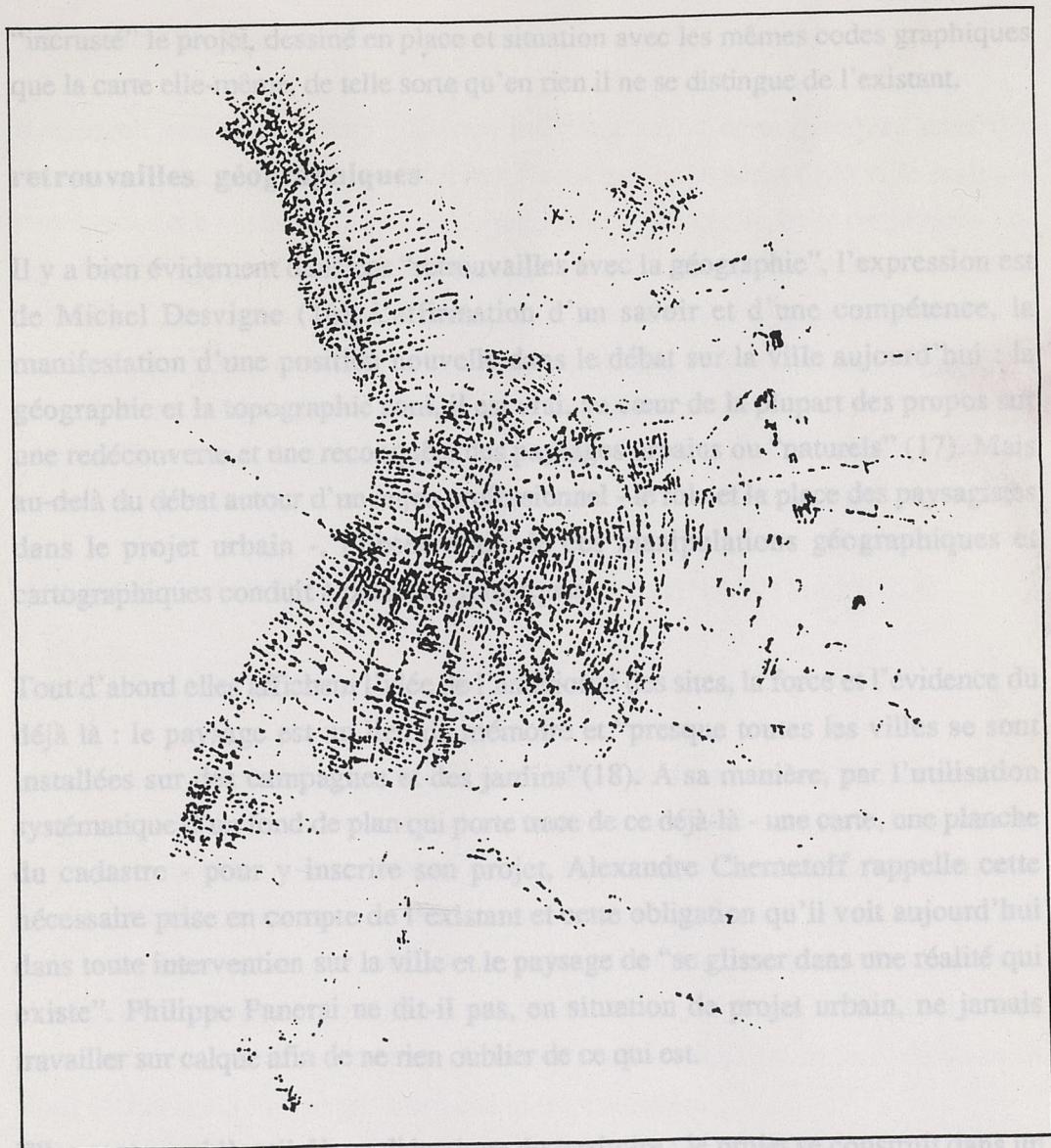


présentation est l'insistance avec laquelle est mis en avant l'argument géographique : ici s'affirme l'idée d'une géographie élémentaire, explicative d'une réalité physique, mais aussi fondatrice d'un paysage, qu'il soit cultivé, planté ou bâti. De ce retour à la géographie, qui se réalise dans une description méthodique et savante d'un site, émergent les grandes orientations, les "stratégies", qui vont guider l'ensemble du projet.

Pour organiser cette description, pour dresser ce qu'il nomme les "Portraits de la ville de Valence", Alexandre Chemetoff va utiliser les documents habituels de la reconnaissance d'un territoire, photo aérienne, carte I.G.N., plans anciens de la ville, qu'il accompagne de croquis analytiques, comme les plans séquences d'une promenade urbaine. D'autres sont plus circonstanciés : ainsi cette figure analogique, ici une figure d'étude, du milieu du 19^{ème} siècle, d'un jeune homme nu assis au bord de la mer et dont la posture évoque l'accroche de Valence au fleuve, ou encore cet étonnant calligramme, "écrire la ville", où dans un re-dessin, ou plutôt une graphie, au noir du bâti se révèlent les géométries urbaines de la ville. Et ce dessin annonce aussi cette appropriation graphique d'un lieu qui préside à toute mise en situation de projet.

Mais les documents les plus emblématiques de cette didactique du territoire sont sûrement cette série de six plans reliefs thématiques qui identifient et mettent en scène les constituants essentiels du paysage et leurs inter-relations. La topographie, la troisième dimension du territoire, est essentielle à la configuration d'un lieu et sert ici d'assise à cette description analytique du site. Le relief matérialisé dans la découpe des courbes de niveaux, ainsi que le système hydrographique qui le parcourt, servent de fond commun à ces "plans-maquettes" au 1/25000^{ème} qui déclinent successivement les zones inondables (le lit du Rhône), les réseaux ferrés et viaires, les surfaces bâties, le couvert végétal, bois et campagnes; un dernier plan relief regroupe et synthétise l'ensemble de ces informations.

La dernière planche présentée est cet instantané du projet, "la carte de demain". Là encore le document géographique est utilisé : ici la carte I.G.N. dans laquelle est



“incrusté” le projet, dessiné en place et situation avec les mêmes codes graphiques que la carte elle-même, de telle sorte qu’en rien il ne se distingue de l’existant.

Il apparaît enfin dans cette présence insistante de la carte quelques unes des **retrouvailles géographiques** aux disciplines qui traitent de la ville et de ses transformations : celle de la grande dimension et de l’étendue, celle du paysage lui-

Il y a bien évidemment dans ces “retrouvailles avec la géographie”, l’expression est de Michel Desvigne (16), l’affirmation d’un savoir et d’une compétence, la manifestation d’une position nouvelle dans le débat sur la ville aujourd’hui : la géographie et la topographie sont, il est vrai, au cœur de la plupart des propos sur une redécouverte et une reconquête des paysages urbains ou “naturels” (17). Mais au-delà du débat autour d’un enjeu professionnel - le rôle et la place des paysagistes dans le projet urbain -, l’observation de ces manipulations géographiques et cartographiques conduit à plusieurs remarques.

Tout d’abord elles affichent l’idée de l’antériorité des sites, la force et l’évidence du déjà là : le paysage est un lieu de mémoire et “presque toutes les villes se sont installées sur des campagnes et des jardins”(18). A sa manière, par l’utilisation systématique d’un fond de plan qui porte trace de ce déjà-là - une carte, une planche du cadastre - pour y inscrire son projet, Alexandre Chemetoff rappelle cette nécessaire prise en compte de l’existant et cette obligation qu’il voit aujourd’hui dans toute intervention sur la ville et le paysage de “se glisser dans une réalité qui existe”. Philippe Panerai ne dit-il pas, en situation de projet urbain, ne jamais travailler sur calque afin de ne rien oublier de ce qui est.

Elles sont aussi l’outil d’une didactique du territoire : le projet se construit dans un récit qui nomme et identifie les caractères d’un site et d’un paysage. L’utilisation de documents couramment manipulés, ordinaires, voir familiers comme la carte routière ou le cadastre, et des figures habituelles de la géographie, celles des livres d’école, sont autant d’indices de la dimension pédagogique du travail de projet. Là se nouent le regard commun, l’intelligence partagée d’un lieu. Reste ensuite à traduire des intentions, à expliciter un projet : là encore la connaissance, la pratique et l’usage communs de ces documents en font d’extraordinaires vecteurs de

communication et supports de présentations.

Il apparaît enfin dans cette présence insistante de la carte quelques unes des questions qui se posent aujourd'hui aux disciplines qui traitent de la ville et de ses transformations : celle de la grande dimension et de l'étendue, celle du paysage lui-même et de la place des éléments de nature dans la ville contemporaine, ou encore celle de la durée et du temps de la ville. Et dans les analogies entre la ville et le paysage reviennent souvent l'idée du glissement de la maîtrise de l'espace à la gestion du temps, et au bout du compte de cet impossible achèvement qui pousse Michel Corajoud à se demander "comment représenter des chantiers qui ne se terminent jamais" (19).

ENONCER UN CONCEPT, CONSTRUIRE UNE STRATEGIE

Ready-made

La réponse de Rodolphe Luscher à la question de quoi faire en lieu et place de l'autoroute déclassée va prendre tout le monde à contre-pied en proposant justement de ne pas y toucher. "Palme du ready-made et, peut-être, du réalisme" selon Bruno Fortier (20), cette proposition part du constat que Valence n'a jamais été tournée vers son fleuve et de ce point de vue que la destruction, à grand frais, de la plateforme existante ne garantirait en rien l'appropriation de la rive du Rhône. Dès lors pourquoi ne pas la conserver et l'utiliser, entre les deux échangeurs de Valence Nord et Valence Sud, comme une vaste aire autoroutière.

L'infrastructure est maintenue, elle devient une immense aire de service, ponctuée de quatre "stations automobiles", et que les équipements de la ville, les industries de pointe, des entrepôts et des activités, viendraient localement recouvrir. Pensée dans le registre de la gare, la gare ferroviaire avec ses hôtels et ses commerces, elle en offre au voyageur les facilités d'accès à la ville. L'automobiliste est amené au plus près du centre ville, et ce sans qu'aucun véhicule ne pénètre l'espace urbain. La ville est mise à proximité. "Du point de vue de la logique autoroutière, c'est



Le plan de la Basse Ville, entre deux axes, l'un composé de quatre axes
 Le plan "transversal" de villanaises faites au sein l'ensemble des



L'expression est de Rodolphe Luscher, et on domine la part apparente du non

Rodolphe Luscher, Valence Interface.
 L'aire autoroutière dans le secteur de la Basse Ville.
 Plan du nouveau réseau viaire.

toute la ville qui devient aire d'autoroute; à l'inverse du point de vue de la logique urbaine, c'est la ville qui reprend l'aire d'autoroute" (21).

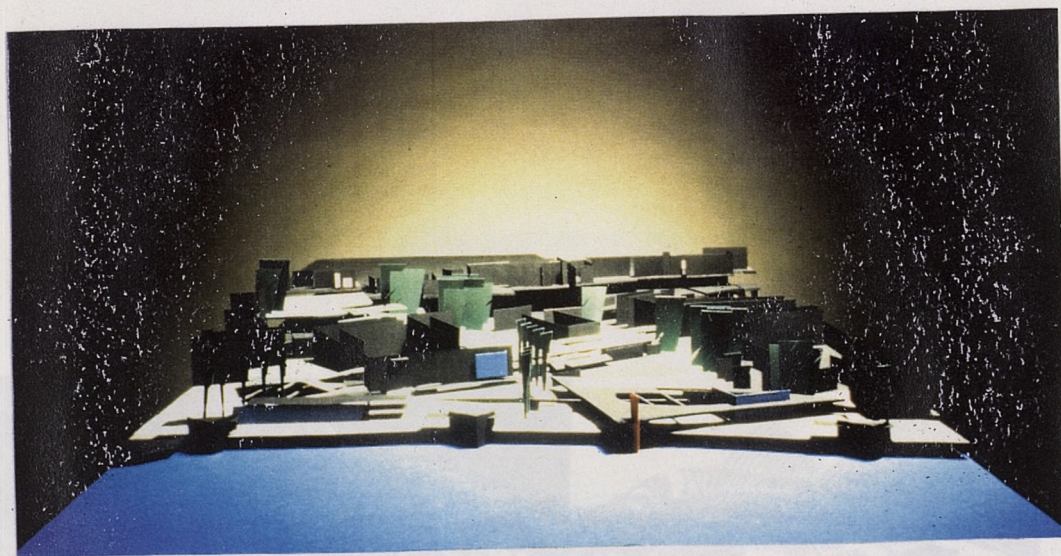
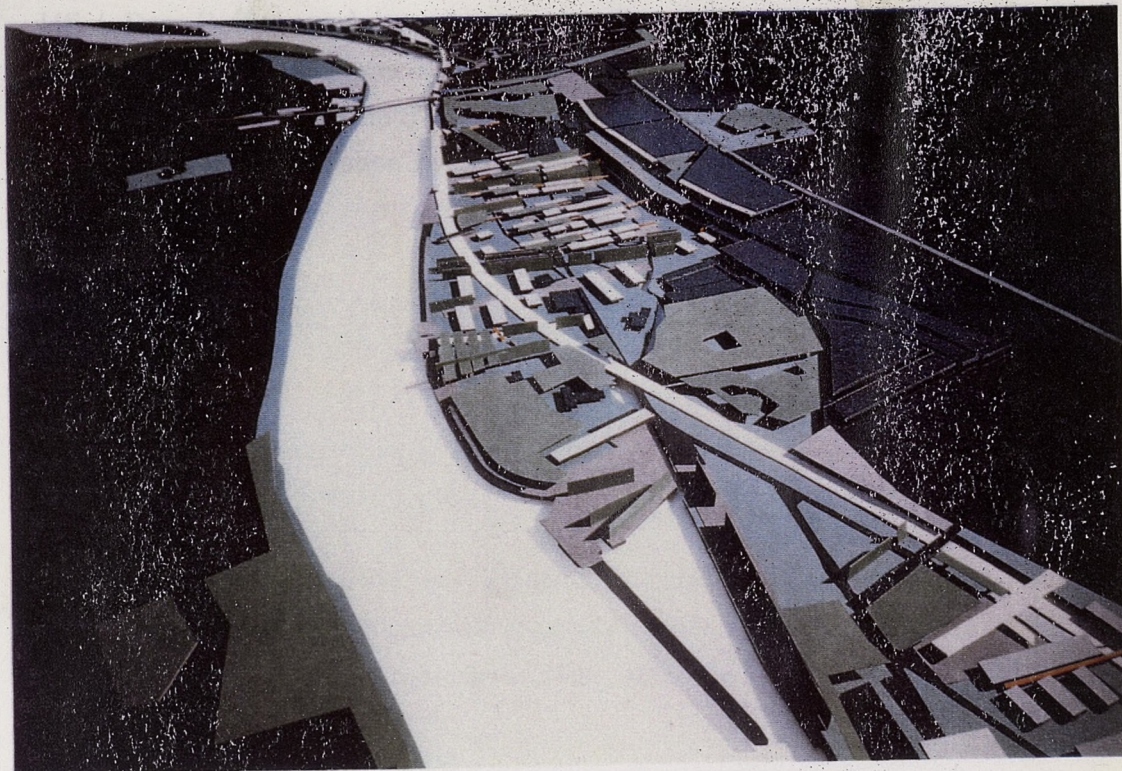
La programmation sous forme de onze séquences d'un linéaire d'activités, un argumentaire économique, le développement d'un concept paysager, une réflexion sur le paysage sonore, sur la lumière et l'identité nocturne de la ville, font de ce dossier un des plus fouillés de la consultation.

Valence-interface

"L'objectif général du projet consiste à donner à la ville l'identité d'une ville-interface". Pour Rodolphe Luscher le "concept urbain", à partir duquel il développe l'ensemble de sa proposition, tient dans cet énoncé : relier et séparer à la fois le Rhône et la ville. Le projet se noue dans cette notion d'interface, entendu ici comme la frontière et le passage entre deux espaces, le nord et le sud, entre deux logiques, l'autoroute et la ville, entre deux temps, l'un comptable et l'autre non.

Ce concept, "transversal", de ville-interface fédère et guide l'ensemble des réflexions et des approches conduites par l'équipe. Sans qu'il ne soit question ici de proposer une forme définitive, mais plutôt d'initier une démarche urbanistique qui engage un processus de mise en forme, de construire une structure spatiale ouverte plus qu'un projet fini.

Reste alors à illustrer un concept, et non pas encore une mise en forme, à simuler une dynamique et des processus plutôt qu'une figure de ville. Le projet urbain se tiendrait dans cet en-deçà d'un dessin, dans l'énoncé d'un concept et l'exposé d'une stratégie. Aussi ce grand plan-maquette très souvent publié, ou encore ces trois maquettes beaucoup plus détaillées du secteur de l'autoroute au contact immédiat du centre ville, s'ils se donnent à voir comme des objets finis, précis dans le découpage et l'arrangement des éléments qui les composent, restent très elliptiques dans leurs significations. "Des maquettes qui n'en sont pas", l'expression est de Rodolphe Luscher, et où domine la part apparente du non



défini. Dans l'affichage de ce contenu supposé, et qui serait par ailleurs formalisé, dans ce double jeu de la précision et de l'indéfinition s'affirme alors le dire de la richesse et de la complexité d'une approche, mais peut-être aussi l'annonce d'un dialogue et d'une négociation à venir.

2- "Toujours est-il que cette année aura aussi été celle du projet pour la plupart des villes. Celle de tant de dessins, d'images et de paris que le compte en paraît impossible..." Bruno Fortier, "Idées de Ville", in *Le Moniteur Architecture - AMC*, n°17 décembre 1990, pp. 80-87.

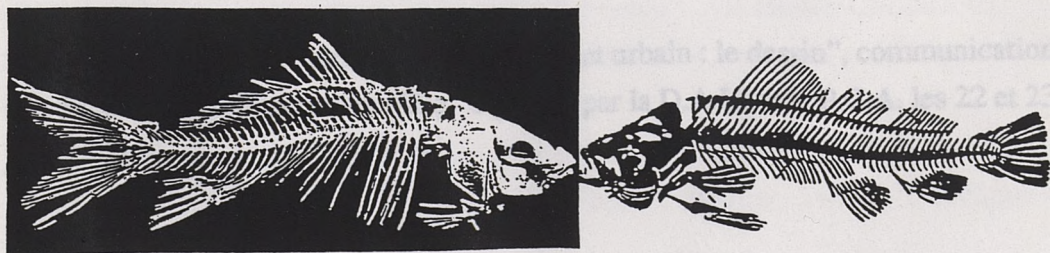
3- cf. l'article "La consultation exemplaire de Valence", dans *le Monde* de 30 mai 1990.

4- "Consultation internationale d'idées sur la reconquête des berges du Rhône" organisée par la Ville de Valence, la Commune de Bourg-les-Valence, la Direction Départementale de l'Équipement de la Drome et la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (M.A.A.U.), 1990.

5- Rodolphe Pesce, maire de Valence, cité par Marianne Brusch, "Valence à la reconquête du Rhône", in *le Monde*, 4 mai 1990, pp. 84-87.

6- L'ensemble des citations sont extraites de la plaquette de présentation "La reconquête du Rhône, un projet de Bernard Huet, Marco Massa...", Florence, 1990.

7- Attitude qui sera paradoxalement évaluée par les auteurs du premier rapport d'analyse des projets en juin 1990 : "Cet effort de présentation sans hermétisme a pu paraître - pour le profane - une absence d'ambition et de génie".



NOTES

- 1- Jorge Semprun, "L'écriture ou la vie", p.271, Gallimard, Paris, 1994.
- 2- "Toujours est-il que cette année aura aussi été celle du projet pour la plupart des villes. Celle de tant de dessins, d'images et de paris que le compte en paraît impossible ...". Bruno Fortier, "Idées de Ville", in Le Moniteur Architecture - AMC, n°17 décembre 1990, pp. 80-87.
- 3- cf. l'article "La consultation exemplaire de Valence", dans le Monde du 30 mai 1990.
- 4- "Consultation internationale d'idées sur la reconquête des berges du Rhône", organisée par la Ville de Valence, la Commune de Bourg-les-Valence, la Direction Départementale de l'Équipement de la Drome et la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (M.A.A.U.), 1990.
- 5- Rodolphe Pesce, maire de Valence, cité par Marianne Brausch, "Valence à la reconquête du Rhône", in le Moniteur, 4 mai 1990, pp.84-87
- 6- L'ensemble des citations sont extraites de la plaquette de présentation "La reconquête du Rhône, un projet de Bernard Huet, Marco Massa ...", Florence, 1990.
- 7- Attitude qui sera paradoxalement évaluée par les auteurs du premier rapport d'analyse des projets en juin 1990 : "Cet effort de présentation sans hermétisme a pu paraître - pour le profane - une absence d'ambition et de génie" ...
- 8- cf. Jean-Jacques Treutel, "Un outil du projet urbain : le dessin", communication au séminaire "Architecture et Ville" organisé par la D.A.U. et la P.C.A. les 22 et 23 juin 1992.

9- "J'ai l'habitude de dire qu'un projet urbain est déjà potentiellement inscrit sur le territoire, avant même qu'il apparaisse. Le rôle du concepteur se limite à lire attentivement le contexte existant, à l'interpréter assez finement pour "révéler" le projet caché". Bernard Huet, dans un entretien au Monde publié le 23 novembre 1993.

18- Alexandre Chemetoff, "Du jardin à la ville", op. cit.

10- Bernard Huet, "Le projet urbain et l'histoire", in "Comprendre, penser, construire la ville", D.A.U., les éditions du S.T.U., Paris 1993, p.8.

Architecture, n°370, mars 1987, pp. 82-83.

11- C'est ainsi que Massimiliano Fuksas intitule sa réponse à la consultation, avec ce sous-titre : "... ou de la magie de la lumière". L'ensemble des citations est extrait de la plaquette qui accompagne la présentation des documents graphiques.

21- "Valence-Interface, descriptif de concept urbain", équipe Rodolphe Luscher

12- Et Massimiliano Fuksas ajoutera : "Se promener au bord du Rhône veut dire retrouver une dimension du bonheur...". Luscher par Sigfrida Lezzi, in Ingénieurs

et Architectes Suisse, IAS n°11, 13 mai 1992, pp.213-227, et Pascal Amphoux.

13- "Bâtir sur l'eau est une expérience pratiquée aujourd'hui dans plusieurs villes européennes : les docks de Londres, Barcelone, Hambourg, Anvers et dernièrement sur la Seine à Clichy". Massimiliano Fuksas, extrait de la plaquette de présentation du projet.

14- Alexandre Chemetoff, paysagiste, Enric Battle et Juan Roig, architectes, "Reconquête urbaine et paysagère des berges du Rhône", présentation du projet présenté en réponse à la consultation d'idées pour l'aménagement des berges du Rhône à Valence.

15- "Travailler sur la forme des villes, c'est précisément reconnaître cette singularité composée d'histoire et de géographie". Alexandre Chemetoff, "Du jardin à la ville", Le Moniteur Architecture AMC, n°14, septembre 1990, pp.36-43.

16- "On aimerait tant photographier un paysage de dos", débat organisé avec Alexandre Chemetoff, Gilles Clément, Michel Corajoud, Michel Desvigne et

Bernard Huet, l'Architecture Aujourd'hui, n°262, avril 1989, pp. 32-40.

17- Jacques Lucan, "L'irrésistible ascension des paysagistes", Le Moniteur Architecture, n°44, septembre 1993, p. 41.

18- Alexandre Chemetoff, "Du jardin à la ville", op. cit.

19- "De l'étendue et de la durée, entretien avec Michel Corajoud", Techniques et Architecture, n°370, mars 1987, pp. 82-83.

20- Bruno Fortier, "Idées de Ville", op.cit.

21- "Valence-Interface, descriptif du concept urbain", équipe Rodolphe Luscher Suisse/France, Mars 1990. Voir aussi "Abstraire est un acte culturel" présentation de quelques projets récents de Rodolphe Luscher par Sigfrido Lezzi, in Ingénieurs et Architectes Suisse, IAS n°11, 13 mai 1992, pp.213-227, et Pascal Amphoux, avec Rodolphe Luscher, "Rehabilitation der Autobahn", Werk, Bauen+Wohnen, n°10, octobre 1992, pp. 22-29.

5. DESSINER LA VILLE

“Une autre chose, encore, qui lie les villes et l’écriture, c’est d’être des formes de hasards plus ou moins ordonnés, on pourrait dire ces hasards instruits, ou bien encore des désordres contrariés par une assez mystérieuse obstination.” (1)

A regarder ces images, il semble bien que le dessin urbain procède d’abord d’une réduction de l’information : toutes relèvent pour un temps d’une homogénéisation graphique, ou plutôt figurative, d’une réalité urbaine. La consultation pour l’aménagement des berges du Rhône à Valence en est à ce titre exemplaire, notamment par la diversité, et la cohérence propre à chacune, des procédures d’unification graphique utilisées. Ainsi là où Bernard Huet dresse le plan de ville, Alexandre Chemetoff décrypte la géographie d’un territoire urbain et Massimiliano Fuksas transcende, et réalise, l’ordre discontinu de la ville dans l’unité picturale, alors que Rodolphe Luscher recherche quant à lui dans l’abstraction et l’élégance d’une maquette l’affirmation d’une procédure conceptuelle.

Il y a dans ce dessin ou plutôt ce re-dessin de la ville l’affirmation d’un double mouvement : celui par lequel on se saisit d’un site, où on en “prend” connaissance, et celui par lequel on l’institue et on le réalise comme un territoire de projet. Schématiquement, ici se jouerait le passage du réel à son icône, *l’image du site*, et de l’icône au virtuel, *l’image du projet*. Tout du moins, dans cette ambivalence d’une figuration graphique apparaissent au delà de ce qui est prescription, et qui relève alors de la convention graphique - à l’instar de la figuration architecturale -, quelques traits plus spécifiques du dessin urbain aujourd’hui.

Il est en premier lieu une restitution, une archéologie présente d’un territoire bâti. Véritable géographie, cette appropriation figurative d’un lieu ne se résume pas dans

la simple représentation homothétique qu'en serait sa cartographie : description organisée, et sélective, la figuration dessinée de la ville est tout à la fois une analytique et une didactique d'un territoire et d'une forme urbaine. Le dessin donne à voir et à comprendre, il organise une lecture sélective d'un lieu, il construit un regard et une pensée sur un territoire. En cela il est fondamentalement un travail de position par rapport au réel.

Il est ensuite une représentation opératoire où se constitue l'espace graphique du projet. Réécriture organisée, partielle et partielle, du territoire, cette appropriation dessinée façonnent le "fond" de plan propre à la mise en forme d'un travail sur la ville. Non seulement le dessin urbain construit la ville et son territoire comme objets même du projet, mais encore en confondant l'espace du réel et l'espace du projet dans une même "main", une seule cohérence figurative, il institue et valide le projet spatial. Il faudrait aussi revenir aux images elles-mêmes, décrypter et analyser les manières de dessiner la ville qui y sont à l'œuvre, les points de vue et les attitudes de projet qu'elles énoncent ou manifestent. Le rendu de l'image et la scénographie du projet ont, nous l'avons vu, vocation à attester d'une position dans la mise en forme de la ville, elles énoncent un modèle de ville qui informe et donne sens à cette position.

Reste en dernier lieu à penser la nécessité d'une gestion quotidienne d'une idée de ville. Certaines de ces images n'ont-elles pas vocation à représenter la réalité mais d'abord à "tenir le temps" : elles scandent la durée, le temps long du projet urbain. Emblématiques, elles construisent l'imaginaire du projet. Stratégiques, elles participent du système complexe d'acteurs - personnes, institutions, collectivités... - qui est celui de la fabrication de la ville. Ici prennent sens le flou et l'indéterminé et se joue peut-être cette négociation, cette "ouverture" que suggère parfois l'inachevé et que Philippe Boudon analyse dans le travail d'Alain Sarfati : "... cette négociation ne peut se poursuivre que dans l'ordre d'une esthétique qui puisse ne pas considérer le dessin comme définitif"(2). Tout du moins, le dessin urbain engage la construction d'un regard qui se veut partagé. Les italiens ne disent-ils pas "projeter pour comprendre", reconnaissant le caractère spécifique, irremplaçable,

exploratoire du projet dessiné?

Au bout du compte, il semblerait bien que le projet urbain se confonde, pour un temps au moins, avec le projet de *dessiner la ville*.

Poursuivant son parallèle entre les villes et l'écriture, Olivier Rolin voit dans "les villes construites, achevées - ce qui veut souvent dire : déjà à demi détruites - ... des villes écrites, archivées"(3). Nous pourrions dire ici dessinées. Le dessin urbain est en cela un temps de la ville. Temps à part entière, mais aussi en soi : une ville serait dès lors qu'elle est dessinée. Il en est ainsi de la ville de Glooscap dont Milen Milenovich et Alain Bublex dressent les plans. Dans le dessin patient et minutieux de ce qui deviendra "les archives de Glooscap", dans cette invention graphique et géographique d'une ville de trois millions d'habitants, typique du nord des Etats-Unis et de sa côte Est, peu à peu une ville entière, réelle voit le jour : "cette ville imaginaire ne doit pas être utopique, elle ne doit rien démontrer. Elle n'est pas une solution mais une imitation. Nous devons imaginer une nouvelle, une autre ville, cohérente en incohérente comme toute ville façonnée par l'histoire"(4).



Plan Burnham, planche 12, 1908 (1991). 127 x 183 cm. (Court. galerie Georges-Philippe Vallois)

A la fin du 19^{ème} siècle, le développement butait depuis longtemps déjà sur les collines dominant la Digdeguash River à l'est, sur celle de Dominion au nord et sur les carrières de Bocabec à l'ouest. Enfin en 1905, grâce à la désignation d'une commission, un concours fut organisé pour planifier l'extension de la ville.

Grâce aux efforts de Félicien Marboeuf, un plan imaginatif panachant les propositions de Burnham et d'Olmsted Jr. fut adopté. Il devait guider la croissance de Glooscap pendant les cinquante années qui suivirent. Ce plan général de la ville fut réalisé conjointement par les deux architectes. Olmsted se vit confié le dessin d'un parc à l'emplacement des villages de shanties et des industries nauséabondes entourant Weaton Lake. Celui-ci projeta également le quartier longeant le parc à l'ouest. Olmsted, fidèle aux principes d'un aménagement urbain plus proche des hommes et de la nature, produisit des plans fondés sur un intelligent respect du site.

NOTES

1- Olivier Rolin, "Sept villes", Editions Rivages, Paris, 1988, p. 9.

2- Philippe Boudon, "Alain Sarfati", collection Monographies, Editions du Moniteur, Paris, 1990, p.12.

3- Olivier Rolin, op. cit., p. 8.

4- cité par Jean-Yves Jouannais, "Milen Milenovich et Alain Bublex, une ville et son histoire", in ArtPress, n°169, mai 1992, pp.34-37.

