

# **MARCHVELOUS**

*SACHA ROUILLER*



*« Tout s'explique quand on sait que la Suisse a été créée sous le signe astrologique de la Vierge : elle est méthodique, organisée et très coincée. »*

Bamba Diop, artiste sculpteur Sénégalais établi à Fribourg en Suisse depuis plus de 20 ans.

# **INTRODUCTION**

Le terme « Marchvelous » marie « marvelous », adjectif anglais commun pour signifier le merveilleux, l'extraordinaire, le formidable ou encore l'exceptionnel et « architecture ». C'est délibérément par le biais d'un mot commun, connu de tous ceux qui ont des bases dans la langue de Shakespeare que l'on peut mettre en avant l'aspect populaire de cette architecture et la volonté de la rendre accessible à tout le monde.

Mon travail traite donc d'une architecture qui tend vers un point de rencontre entre le divertissement et l'attraction, une sorte de remise en question de l'abstraction en matière d'architecture publique suisse. Une première partie pose un cadre, formulant les observations qui ont démarré le travail, suivie d'une hypothèse sur les possibilités qu'offre une telle architecture. Une approche théorique sur les notions de bases qui entourent le sujet amène ensuite à une compréhension générale de la thématique. Puis, des exemples illustrent concrètement le sujet. Ceux-ci sont suivis d'une synthèse qui fait le point sur leurs aspects communs et leurs différences. Finalement, une proposition de scénario en vue du travail de master pratique clôt cette étude.

<b>I</b>	<b>THÈSE</b>	<b>SYNTHÈSE EXEMPLE</b>	<b>IV</b>
	L'architecture et l'humain La voie suisse Observations personnelles Hypothèses	Fond et forme Contexte Mise en scène Programme	
<b>II</b>	<b>NOTIONS DE BASE</b>	<b>SCÉNARIO</b>	<b>V</b>
	Attractivité Incubateur urbain Merveille Architecture ludique Quartier repoussant Icône Extravagance et originalité Humour en architecture	Choix du site Relevé photographique Projets futurs environnants Mobilité douce Transports publics Affectations Nature du site Proposition	
<b>III</b>	<b>EXEMPLES</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>VI</b>
	Guggenheim Bilbao Superkilen Les machines de l'île The High Line park Parc de la Villette Viaducstrasse	Synthèse Retour personnel	
		<b>TRAVAIL DE MASTER</b>	<b>VII</b>
		<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>VIII</b>
		<b>ANNEXES</b>	<b>IX</b>



Image : Couverture de *Yes is more* par Bjarke Ingels Group, Taschen, Köln, 2009.

# CHAPITRE I

## THÈSE

Ce premier chapitre expose d'abord les réflexions et les observations qui m'ont amené à choisir ce sujet, puis les hypothèses qui aiguilleront cette étude.

L'architecture a toujours été en évolution. La mode, les nouvelles technologies, les habitudes et beaucoup d'autres facteurs influencent les ouvrages. Pourtant, l'architecture enseignée en Suisse tend vers une banalité qui cherche à l'intemporaliser, à lui donner un caractère abstrait. De plus, elle ne cherche que très rarement à divertir et à intéresser par elle-même au-delà de son usage.

Ce chapitre traite non seulement d'une histoire de l'évolution de l'architecture en fonction des modes de vie mais aussi de mon avis personnel sur ce sujet qui relève forcément d'une certaine subjectivité. En effet, l'apparence des choses peut être perçue de diverses manières mais l'histoire a prouvé à plusieurs reprises que le traditionalisme conduisait à une sorte de stagnation dans tous les domaines.

## L'ARCHITECTURE ET L'HUMAIN

Le monde a toujours évolué grâce à des changements. Ceux-ci se caractérisent souvent par l'arrivée de nouvelles technologies qui entraînent avec elles l'arrivée de nouvelles cohortes démographiques.

Dans la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, l'Europe et d'autres pays comme le Japon et les États-Unis connaissent un changement radical : la révolution industrielle. Cette dernière a non seulement des retombées technologiques, scientifiques et économiques mais aussi sociales : une explosion démographique avec l'exode rural et l'amélioration de la qualité de vie de la population en général et un bouleversement des classes sociales où les élites passent de la noblesse à l'économie, les ouvriers sont toujours plus nombreux à aller travailler à l'usine et la classe moyenne devient de plus en plus puissante au sein de la société. En architecture, cette nouvelle ère instaure rapidement une large utilisation de ces technologies et amène ainsi un style qualifiable « d'industriel ». L'apparition de l'acier fait écho aux premiers gratte-ciel érigés.<sup>1</sup>

Les années qui suivent jusqu'aux années 1930 sont caractérisées par une production industrielle de masse. Le transport par avion et les automobiles personnelles de Henri Ford apparaissent. L'architecture s'adapte et se voit transformée pour répondre à un besoin démesuré en logements. Le béton armé et la préfabrication de l'architecture moderne sont à leur apogée. D'une recherche de simplicité et d'économie dans la mise en œuvre découle une architecture sobre et de plus en plus « banale ».

Après une période de crise avant et pendant la deuxième guerre mondiale, la croissance reprend le dessus pour entrer dans les « Trente Glorieuses<sup>2</sup> ». Les constructions de type moderne reprennent de plus belle pour répondre à une demande toujours plus forte en infrastructure et en habitations. Plusieurs visions d'un regard nouveau sur l'architecture apparaissent dès le début des années soixante : « the image of the city<sup>3</sup> » (1960) de Kevin Lynch, « the death and life of great American cities<sup>4</sup> » (1961) de Jane Jacobs, « Complexity and Contradiction in architecture<sup>5</sup> » (1966) de Robert Venturi ou encore « L'architettura della città<sup>6</sup> » (1966) de Aldo Rossi. Tous ces ouvrages questionnent d'une certaine manière le contenu des villes et s'intéressent à l'ensemble de celles-ci plutôt qu'au fonctionnement individuel des constructions modernistes. Cette nouvelle approche de compréhension des villes va ainsi remettre en question la standardisation en architecture. Les grands ensembles semblent arrêter de proliférer au début des années septante : c'est la fin de l'ère moderne, non seulement en architecture mais aussi dans tous les domaines. Tous s'accordent à dire que la destruction du quartier de style moderne « Pruitt-Igoe » à St. Louis aux États-Unis en 1972 est l'événement marquant qui souligne cette fin de la modernité.<sup>7</sup>

Dans les années qui suivent, lorsque les premiers chocs pétroliers font surface, cette frénésie du capitalisme est ainsi remise en question par certains intellectuels et scientifiques comme Dennis Meadows du Club de Rome qui met en doute de manière extrêmement concrète la surconsommation en soulignant les aspects ravageurs de celle-ci sur l'environnement et sur l'épuisement des ressources.<sup>8</sup>

Apparaît alors une architecture moins austère : le post-modernisme. Ce changement fait à nouveau écho aux changements sociaux tels que la révolte étudiante de 1968 ou le besoin d'une société moins autoritaire de manière générale. Charles Jencks explique dans « the language of Post-Modern architecture<sup>9</sup> » que ce

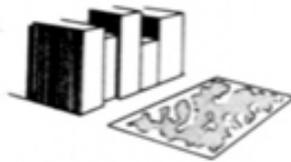
- 1 Source : GEOHISTOIRE : *Les conséquences économiques, politiques, sociales et culturelles de la révolution industrielle*. <<https://geohistoire20.wordpress.com/2013/07/08/les-consequences-economiques-politiques-sociales-et-culturelles-de-la-revolution-industrielle/>>
- 2 *Trente Glorieuses* : Jean Fourastier invente ce terme pour qualifier la période entre 1945 et 1973 qui est caractérisée par une croissance formidable et sans précédent.
- 3 LYNCH Kevin, *Image of the city*, the technology press & Harvard university press, Cambridge, 1960.
- 4 JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.
- 5 VENTURI Robert, *Complexity and Contradiction in architecture*, the Museum of modern Art, New York, 1966.
- 6 ROSSI Aldo, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano, 1966.
- 7 Sources : YOUTUBE : *Fredric Jameson - From modernism to postmodernity*, 2016. <[https://www.youtube.com/watch?v=u\\_eM-ySEDjA](https://www.youtube.com/watch?v=u_eM-ySEDjA)>
- 8 Source : HISTOIRE POUR TOUS : *Le mythe de la croissance illimitée et les historiens*. <https://geohistoire20.wordpress.com/2013/07/08/les-consequences-economiques-politiques-sociales-et-culturelles-de-la-revolution-industrielle/>
- 9 JENCKS Charles, *The language of Post-Modern architecture*, Rizzoli, New York, USA, 1977.



**PATH**



**NODE**



**EDGE**



**LANDMARK**



**DISTRICT**

Image :

les cinq composantes de la ville, Kevin Lynch, 1960. <<https://www.pinterest.ch/pin/503840277042917497/?lp=true>>

mouvement émergent se concentre sur des formes issues de l'esprit, du corps, du contexte urbain et de la nature contrairement au mouvement moderne qui s'intéressait plus aux formes géométriques. Il participe aussi à la première Biennale d'Architecture de Venise en 1980, contexte social et économique prêt à accueillir ces nouveautés<sup>10</sup>. La même année, émerge le terme anglo-saxon « globalisation » : grâce aux nouvelles technologies de l'information, l'humanité atteint une sorte de développement simultané sur la grande majorité de la planète. Comme cette mondialisation induit un échange plus soutenu entre les différentes cultures, elle engendre aussi une meilleure acceptation de l'une envers l'autre : la société devient pluraliste.

En 1988, Philipp Johnson fait découvrir une nouvelle architecture issue du mouvement post-moderne avec une exposition au MOMA à New York intitulée « deconstructivist architecture ». Celle-ci met alors sur le devant de la scène des architectes tels que Frank Gehry, Zaha Hadid, Rem Koolhaas, Daniel Libeskind ou encore Bernard Tschumi. Le type d'architecture proposé est une manière plus libre d'expression puisant ses origines dans le constructivisme russe des années 1920.<sup>11</sup> Ce style, véritable symbole de la liberté d'expression tant sur le plan fonctionnel que sur des questions d'apparence, trouve déjà au début des années 90 ses détracteurs qui constatent la démesure d'une telle architecture et prônent alors une sorte de retour au modernisme sans retomber pour autant dans ses excès, c'est-à-dire, une architecture minimale à l'image du « less is more » de Mies Van der Rohe mais sans tomber dans la démesure des grands ensembles. Ce « minimalisme » ramène donc une abstraction, déjà bien présente au début du même siècle. Ce mouvement compte par exemple dans ses rangs Kazuyo Sejima, John Pawson, Álvaro Siza Vieira, Tadao Ando ou encore Peter Zumthor.<sup>12</sup> Durant la même période, l'architecture des pays du nord de l'Europe évolue dans une direction intermédiaire entre les deux styles : des constructions ambitieuses, parfois d'apparence *extravagante* mais qui gardent une forme de pragmatisme fonctionnel et économique. Parmi ces architectes, on retrouve par exemple MVRDV ou encore Neutelings Riedijk. Ce courant tente de répondre à des phénomènes de société, à de grands changements dans la manière de vivre des gens : la technologie est omniprésente, le temps est toujours plus précieux, la qualité de vie est au centre des préoccupations. C'est ainsi que cette architecture cherche à se démarquer pour offrir une sorte d'échappatoire à la vie de tous les jours.

C'est dans ce contexte que sont arrivés les architectes « Yes is more<sup>13</sup> » : cette pensée imaginée par le Bjarke Ingels Group mais appliquée de manière générale par de nombreux autres bureaux tel que FAT (Fashion Architecture Taste) est définie comme une forme d'utopie pragmatique<sup>14</sup>. Cette tendance est devenue un phénomène récurrent au sein de la communauté des architectes : certains proposent une volonté de s'amuser avec des espaces étonnants et qui cherchent à divertir au-delà de la simple utilisation. Cette poussée de volonté de rendre l'architecture accessible au public tend à s'éloigner du minimalisme de l'architecture contemporaine où l'apparence passe après l'utilitaire. Ces architectes « Yes is more » cherchent plutôt une sorte de milieu entre l'ergonomie et le bien-être, l'amusement. C'est une manière de prôner une sorte de désacralisation de l'architecture moderne, très austère, et de proposer un résultat plus *ludique* mais sans devenir pour autant excentrique.

10 DOMUS : *La Strada Novissima: The 1980 Venice Biennale*. <<https://www.domusweb.it/en/from-the-archive/2012/08/25/-em-la-strada-novissima-em--the-1980-venice-biennale.html>>

11 WIKIPEDIA : *Déconstructivisme*. <https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9constructivisme>

12 WIKIPEDIA : *Minimalism*. <<https://en.wikipedia.org/wiki/Minimalism>>

13 *Yes is more*, BJARK INGELS GROUP, Taschen, Köln, 2009.

14 Source : *Yes is more*, BJARK INGELS GROUP, Taschen, Köln, 2009.



Image :

Exemple d'une architecture utopique pragmatique, *Community in a cube*, FAT, 2012

## LA VOIE SUISSE

« La Suisse, avec son héritage puritain et sa morale protestante du travail institutionnalisée, a toujours joué d'une « relation spéciale et sans problèmes avec le modernisme » (tout en cultivant un pragmatisme anti-utopique notoire) et se retrouve aujourd'hui être le terrain fertile - pour d'aucun une Mecque - de la chasteté sémantique en matière d'architecture. [...]»<sup>15</sup> cite Stanislas von Moos en 1996 en parlant de Max Bill et de la tradition suisse en matière d'architecture. En effet, Max Bill promeut un pragmatisme et d'abstraction qui ont comme résultat une architecture sobrement fonctionnelle, sans fioriture. L'artiste et architecte le constate lui-même : « J'avais décidé de ne pas créer de bâtiments spectaculaires mais d'essayer d'être économique et d'éviter toute dépense inutile.<sup>16</sup> » Ce puritanisme tend donc vers des bâtiments pauvres en moyens et en décorations et qui par conséquent, instaurent une distance entre les architectes, qui répondent à des besoins économiques d'après-guerre et à un effet de mode au sein de leur propre communauté et le grand public qui souvent ne se retrouve plus dans l'architecture contemporaine, dénuée de symbolisme et de tradition. « L'effet Max Bill », comparable et probablement issu du fameux « Less is more » de Mies van der Rohe est encore aujourd'hui très présent et marque l'architecture contemporaine suisse. Ce phénomène a eu comme conséquence une sorte d'évolution de l'architecture dans une direction opposée à celle des pays nordiques : les architectes suisses se sont efforcés de « banaliser » leurs constructions pour créer une ville plus uniforme et plus discrète.

Par la suite, l'héritage de Max Bill, précédemment exposé, a induit une manière de faire qui se répercute chez de nombreux architectes suisses. Dans leur ouvrage « *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996* »<sup>17</sup>, Stanislas von Moos et Hans Frei citent notamment comme héritiers Jacques Herzog & Pierre de Meuron, Peter Märkli, Annette Gigon & Mike Guyer, Marianne Burkhalter & Christian Sumi et Roger Diener, soit tous de grandes figures de l'architecture contemporaine en Suisse. Hans Frei écrit ensuite : « *La réduction formelle, le renoncement délibéré, la simplicité extrême sont à nouveau la marque de qualité dans l'architecture suisse. [...] La simplicité est en fait une tactique qui a pour but de donner à la nécessité l'apparence d'une esthétique inéluctable, et devrait offrir une échappatoire hors du réduit de la discipline architecturale* »<sup>18</sup>. Ce type d'approche est donc une sorte de recherche de justification d'une logique imparable au travers d'un fonctionnalisme pur et dur qui ne s'intéresse que rarement à l'émotion.

D'autres architectes comme Trix et Robert Haussmann ont pourtant tenté de remettre en question cette attachement. « [...] Ceci était autant dû à nos recherches sur des formes alternatives d'expression qu'à nos doutes quant à un certain dogme du modernisme, modernisme qui, à nos yeux, en accentuant l'aspect commercial et globalisant, était la cause d'une pauvreté d'expression toujours plus répandue »<sup>19</sup>, disent les Haussmann en parlant de leur manière d'approcher le design. Ces remises en question n'ont néanmoins pas eu le même effet en Suisse que dans beaucoup d'autres pays occidentaux. En effet, contrairement par exemple au nord de l'Europe, les architectes suisses semblent actuellement toujours inspirés par les valeurs de leurs prédécesseurs : simplicité, minimalisme et fonctionnalisme.

15 Extrait de *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996*, p.33 VON MOOS Stanislas, FREI Hans, Lars Muller Publishers, Zürich, 1996.

16 Citations de Max Bill, Cité d'après Frei, op. cit., p.215 ; trouvé dans *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996*, p.39 VON MOOS Stanislas, FREI Hans, Lars Muller Publishers, Zürich, 1996.

17 VON MOOS Stanislas, FREI Hans, *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996*, Lars Muller Publishers, Zürich, 1996.

18 Extrait de *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996*, p.133, Hans Frei, Lars Muller Publishers, Zürich, 1996.

19 Extrait traduit de HAUSSMANN Trix and Robert, *Trix + Robert Hausmann*, STUDIOLLO/Édition Patrick Frey, Zürich, 2012.



Image :

Exemple du minimalisme suisse - Cinevox, théâtre et cinéma de Max Bill, Neuhausen am Rheinfall, Suisse.  
<<https://www.pinterest.ch/pin/364932376027662252/>>.

## OBSERVATIONS PERSONNELLES

Dès le début de mes études en architecture, j'ai été très impressionné et très intéressé par une architecture qui amène une réelle vie à un lieu. En m'attendant à ce travail, je me suis vite rendu compte que cette définition encerclait un champ trop vaste : il pourrait s'agir de n'importe quel parc ou d'un cinéma quelconque. Non, je souhaite axer cette recherche sur l'exception, sur l'incroyable, sur le « MArchvelous », ce type d'architecture qui sort de l'ordinaire et que l'on remarque. Par cette définition, j'entends une architecture qui a le pouvoir de radicalement changer un endroit par sa présence en générant une forte *attractivité* sur le public.

Lors de plusieurs voyages d'études en Europe, j'ai eu l'occasion de visiter de tels endroits, en pleine expansion et qui sont devenus de nouveaux pôles d'*attraction* suite à la mise en place d'un dispositif unique. C'est précisément ce dispositif unique qui me fascine : Comment un bâtiment, un parc ou même un simple espace rendu public peut-il avoir une telle influence sur un lieu à priori sans grand intérêt et ainsi le transformer en haut lieu de rassemblement et/ou de loisirs ? Je me suis fixé quelques critères de recherche pour dénicher des exemples : d'abord, ils doivent soit être géographiquement édifiés en milieu urbain, soit leur édification a amené leur propre contexte urbain par effet d'*attractivité*. Ensuite, le lieu doit attirer un grand nombre de personnes par le tourisme, la détente, ou juste le divertissement. Finalement, l'objet doit être unique, il doit avoir une identité propre pour que son image soit une *icône* locale ou régionale.

L'architecture publique en Suisse me semble très souvent ennuyeuse. Je trouve que de nos jours, les architectes n'osent pas s'amuser dans leur projets et ce sérieux se ressent fortement dans les constructions. Cette discrétion reflète clairement la tradition suisse axée sur des habitudes liées aux secrets, à la tranquillité ou même à la neutralité. De plus, la planification d'ouvrages publics est souvent dictée par des coûts restreints qui ne permettent que peu de folies. Il en ressort une sobriété formelle et plastique. Ces ouvrages sont intimement liés à la « banalité » positive, soit « qui se fonde dans le contexte et qui ne cherche surtout pas l'*extravagance* et l'*originalité* ». Cette « banalité » a été un des critères qui m'ont été inculqués pendant mes études, représentant un but à atteindre, une sorte d'apogée de l'architecture contemporaine. Si ce principe prend souvent du sens pour l'architecture privée, il me semble que les nouvelles constructions d'ordre public ont au contraire des difficultés à s'imposer comme symbole ou comme lieu d'intense activité au sein d'un milieu urbain. Cette peur du ostensiblement visible fait opposition au fameux « Horror Vacui<sup>20</sup> », ce terme qui désigne, chez certains artistes, la peur de laisser des espaces vides dans leurs œuvres.

Cette forme de minimalisme qui accompagne souvent l'architecture contemporaine enlève une dimension communicative aux constructions et la rend quelque peu abstraite et ainsi plus difficilement compréhensible. Elle n'essaie plus de plaire au public mais plutôt de satisfaire un besoin utilitaire et financier. Cette tendance à l'abstraction devient alors la plus grande porte ouverte à la critique de l'architecture d'aujourd'hui : « on ne construit plus que des cubes ! » vous diraient les trois quarts des gens avec qui l'on aborde le sujet. Dès lors, n'y a-t-il pas un décalage entre la profession d'architecte qui s'attache à des concepts de simplicité et de banalité et Monsieur et Madame Tout-le-Monde qui déplorent que l'architecture contemporaine ne fasse pas plus souvent preuve de fantaisie et d'*originalité* ?

20 Horror Vacui : terme emprunté à Mario Praz, critique d'art, qui signifie la peur du vide dans les œuvres d'art. Un remplissage systématique pour ne pas avoir d'espace vacant.



Image :

Exemple de l'héritage de Max Bill - Picassoplatz, Bâle.  
- Gauche : Bâtiment administratif par Diener Diener, 1993  
- Droite : Bâtiment administratif par Peter Märkli, 2008  
<<http://www.dienerdiener.ch/en/project/administration-building-picassoplatz>>.

Aujourd'hui, je pense que c'est donc une réflexion que nous devons mener, sur l'extrême simplicité de l'architecture que nous proposons, sur la perte de l'ornement et sur cette recherche perpétuelle de fonctionnalisme qui nuit aux qualités humaines que peut offrir un bâtiment à son utilisateur et qui tend vers une forme d'hygiénisme aseptisé des constructions. En tant qu'architectes suisses, nous devons nous poser des questions sur le mode de vie actuel des citoyens et quelle est l'architecture qui leur correspond. Après une brève enquête<sup>21</sup> sur le terrain, il en ressort que mes a priori étaient fondés : les habitants des quartiers de Pérolles et des Arsenaux à Fribourg n'aiment pas l'architecture locale. Ils apprécient la vieille ville et les bâtiments historiques mais les constructions contemporaines ne reflètent pas leurs attentes. Le résultat est flagrant : les gens apprécient dans le domaine public une architecture plus ambitieuse, plus extravertie. On peut très certainement relier ce besoin d'appartenance et d'identification aux habitudes actuelles : non seulement les moyens de communication ont mis en place un mode de vie toujours plus extraverti tandis que l'architecture suisse cherche en général une forme d'introversité et, en plus, dans les tendances actuelles, ce sont le bien-être et l'écologie qui prennent le dessus sur l'économie.

Les observations ci-dessus peuvent se résumer en quelques points : l'architecture publique en Suisse tend vers une certaine banalité, abstraction formelle qui devient difficile à appréhender et qui répond à des besoins utilitaires directs et économiques qui ne sont plus forcément les priorités actuelles ; Une analyse de la population doit être faite et permettre ainsi de comprendre ses besoins et ses envies actuelles ; certains architectes se permettent plus de liberté que d'autres et ces contre-exemples doivent être compris pour réussir à appliquer de tels dispositifs ; ce travail s'intéresse plus particulièrement à des situations extrêmes.

21 *Enquête*, page 94-95



Image haut :

Exemple de la banalité de l'architecture publique suisse.  
« Bleu », image de rendu du concours par Barrozzi & Veiga, pour le MCBA à Lausanne, 2011.

Image bas :

Exemple de l'originalité de l'architecture publique nordique.  
« Museum aan de Stroom », réalisation de Neutelings Riedijk, Anvers, Belgique, 2011.  
<<https://www.architectural-review.com/today/museum-aan-de-stroom-by-neutelings-riedijk-architects-antwerp-belgium/8616613.article>>

## **HYPOTHÈSES**

Certains ouvrages publics sont capables d'inspirer un véritable engouement public. Ils ajoutent une dynamique nouvelle et puissante à un environnement auparavant sans grand intérêt. Il en existe de nombreux exemples à l'étranger, mais pourquoi si peu en Suisse ? Sommes-nous trop conformistes pour oser une architecture plus folle ou plus amusante que celle de la banale boîte minimaliste ?

Je suis persuadé qu'il est possible de proposer une certaine *extravagance* et d'*originalité* pour promouvoir une architecture publique moins terne et conventionnelle. Plusieurs architectes ont montré qu'une architecture incluant de l'audace et une dimension *ludique* renforçait l'*attractivité* de celle-ci. De tels édifices semblent correspondre aux besoins actuels de la population : goût pour le divertissement et l'inattendu, désir de vivre dans un environnement agréable et chaleureux. Pour confirmer cette intuition, il m'a paru utile de mener une enquête<sup>22</sup> directement dans les environs du site choisi comme sujet d'étude.

Plusieurs critères sont entrés en considération pour le choix du site : son caractère (pour déterminer ses qualités visuelles et émotionnelles), son contexte (pour estimer dans quelle mesure une « MArchvelous » peut s'y édifier), son passé (pour saisir ses qualités historiques) et son futur (pour prendre en compte les changements urbains à venir). Tous ces points à analyser sont déterminants pour comprendre l'identité d'un endroit et, par extension, des caractéristiques de ses habitants. À l'image de l'endroit où s'est construit le Musée Guggenheim de Bilbao, ce lieu est une friche industrielle qui laisse beaucoup de liberté à ceux qui voudraient l'investir, y compris pour y installer une « MArchvelous ». Ce qui ne veut pas dire que le caractère du lieu est négligeable. Au contraire, j'estime qu'il est primordial de prendre en compte ce paysage, même dépourvu d'intérêt à priori, pour y intégrer au mieux de nouvelles constructions. L'impact de l'ouvrage sur son environnement et, à l'inverse, de l'environnement sur l'ouvrage, sont à considérer autant l'un que l'autre pour l'implantation d'un *incubateur urbain*. Tous les sites étudiés comme exemples ont des qualités historiques, pratiques ou esthétiques qui ont l'avantage d'offrir à la nouvelle construction une base solide pour son succès. Ces qualités n'apparaissent pas forcément comme telles avant leur mise en valeur par l'arrivée de la « MArchvelous ».

L'analyse de ces différents exemples devrait mettre en évidence des points communs significatifs et, ainsi, permettre de dégager les règles qui les définissent. La notion du symbole et de la création d'une identité collective est sans doute une des clés de compréhension des « MArchvelous ». Ces valeurs constituent une base théorique utile autant à une vision d'ensemble qu'à des propositions architecturales concrètes pour le site choisi.

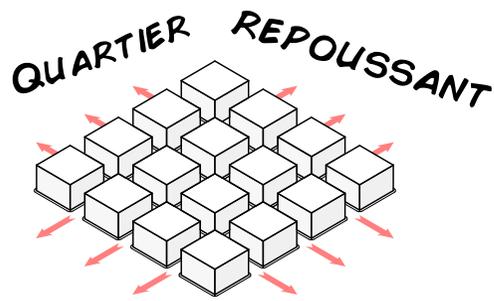
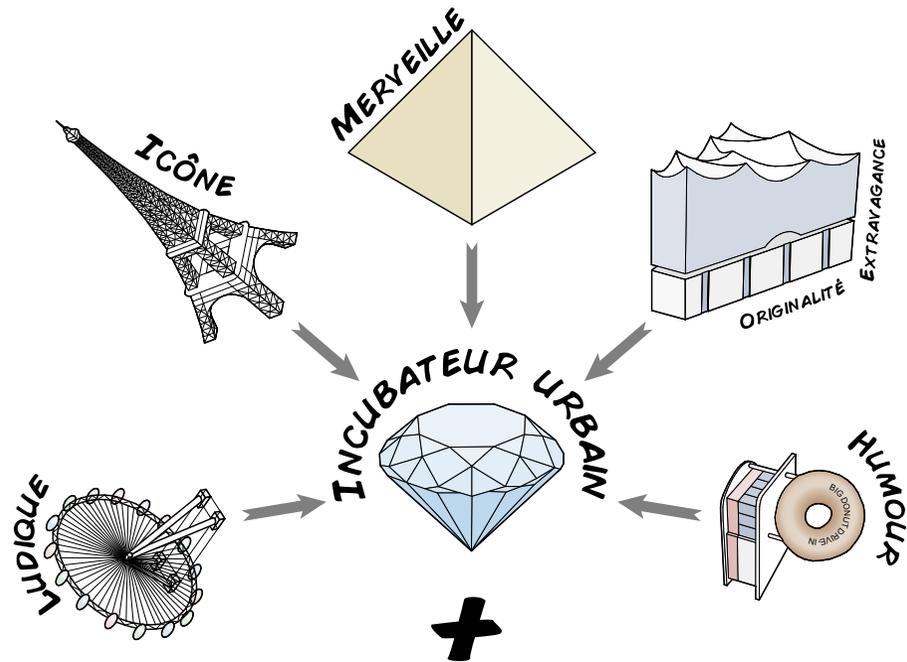
En résumé, les hypothèses avancées dans mon travail sont les suivantes : l'architecture publique en Suisse pourrait d'avantage répondre aux tendances actuelles en s'inspirant de modèles étrangers plus extravagants ; les prérequis à une telle innovation semblent présents (absence de caractère et de vie d'un environnement ; communauté locale insatisfaite en termes d'infrastructure publique, ce que mon enquête devrait confirmer) ; les exemples choisis à l'étranger semblent montrer que les conditions sont réunies pour la réalisation d'un tel projet (site en friche méritant une mise en valeur, environnement en plein développement).

22 Enquête, page 94-95

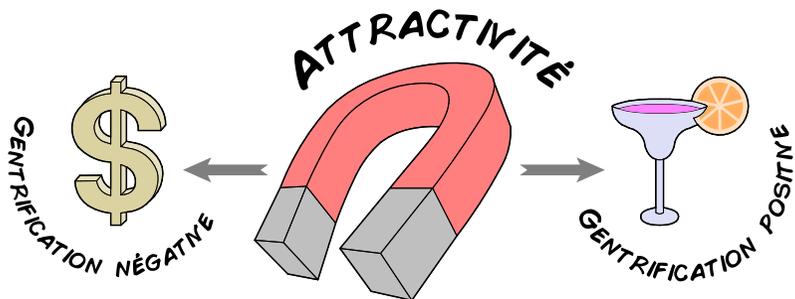


Image :

Guggenheim Bilbao en construction par Frank Gehry  
<<https://www.guggenheim.org/about-us>>



**=**



## CHAPITRE II

# NOTIONS DE BASE

« MArchvelous » : un pôle d'intérêt public, mais avec quels moyens?

Kevin Lynch exposait dans son livre « The Image of the City », que les humains avaient besoin d'une image forte et commune pour que l'identité des villes soit perceptible. Un des moyens les plus courants selon lui sont les « Landmark », les points de repère en français. C'est une sorte de symbole marquant l'esprit du visiteur ou de l'habitant.

Dans ce chapitre, quelques notions de base sont décortiquées pour mieux comprendre ces « Landmarks » d'exception. Ces différents thèmes peuvent être répartis en trois groupes : les concepts urbains, c'est-à-dire des phénomènes d'ordre urbanistique et de compréhension des centres d'intérêt des villes ; le symbole : cet ensemble regroupe les notions liées au pouvoir représentatif d'une architecture ; le divertissement : ce dernier groupe met en exergue les diverses caractéristiques qui font qu'une architecture est attractive.

Tous ces termes sont intimement liés au sujet de base : un architecture qui attire le public et qui le divertit, le surprend, lui inspire un sentiment positif. Le développement de ces divers principes a pour but de mieux comprendre les moyens utilisés pour parvenir à une telle architecture et ainsi de permettre par la suite une analyse plus méticuleuse et plus claire des interventions existantes.

C'est pourquoi un vocabulaire propre à ce sujet « MArchvelous » s'impose. Dans ce chapitre, ces concepts sont analysés, vulgarisés et schématisés.

## ATTRACTIVITÉ

*Définition : « l'attractivité se définit comme la capacité d'un lieu, d'un objet ou d'un bâtiment à rassembler ou à éveiller l'intérêt ».*

Plusieurs critères peuvent entraîner une *attractivité* : le premier est l'aspect. Il est évident qu'un environnement d'une certaine beauté ou d'une apparence originale ou même *extravagante* peut attirer le public. Ensuite, l'histoire peut très largement influencer l'*attractivité*. Parmi les lieux les plus visités, nombreux sont ceux chargés d'histoire. Puis, dans une moindre mesure, l'offre d'activités et la qualité de la vie sociale d'un lieu amènent du monde. Finalement, le dernier critère n'est autre que sa situation géographique.

Ces divers critères sont valables aussi bien pour des interventions contemporaines que pour celles d'époques plus anciennes. Effectivement, le château de Chillon est un des lieux les plus visités de Suisse pour des raisons évidentes : son emplacement et sa situation géographique magnifie ce splendide bâtiment. Ensuite, le côté historique est très important et finalement, la visite de l'édifice permet une activité touristique tout à fait exceptionnelle. En revanche, Aquaparc au Bouveret est surtout populaire pour son offre *ludique*. Le parc d'attraction propose toute une gamme de jeux aquatiques. Sa proximité avec l'autoroute aide un peu à maintenir sa popularité mais l'essentiel de son *attractivité* est dû aux activités proposées.

Un autre critère historique qui peut influencer l'intérêt du lieu est le potentiel et la qualité préexistante d'un endroit. De nos jours, il devient de plus en plus courant de se trouver face à des situations de rénovation de structure industrielle abandonnée ou autre bâtiment ancien. Ce type de *merveilles* témoigne d'une époque passée et profite ainsi d'une dimension historique supplémentaire.

L'*attractivité* est donc un concept qui définit la popularité d'un ouvrage ou d'un endroit. Parfois c'est le contraire qui se produit, certains ouvrages agissent comme répulsifs. À Fribourg, le Théâtre Équilibre était censé être un lieu central et rassembleur de la ville. Malheureusement, la réalisation de ce véritable geste architectural a engendré de très larges hausses des coûts et le bâtiment au début prévu en grande partie vitré a finalement été concrétisé en béton et crépi. Dans le projet, l'édifice se voulait léger et aérien mais il a au contraire été matérialisé lourdement. La population fut surprise par le résultat et le bâtiment, bien que sur une artère très fréquentée, est finalement plutôt boudé des Fribourgeois. Pour résumer, la construction a beau être *originale* et *extravagante* et bénéficier d'une position géographique avantageuse, elle n'en demeure pas moins d'aspect plutôt répulsif qu'attractif et son histoire parsemée de hausse des coûts et de problèmes politiques ne rend pas service à sa popularité. De plus, les fonctions qui lui sont assignées (théâtre, concert, opéra) ne génèrent que des allées et venues ponctuelles et donc un taux de fréquentation moyenne relativement bas.

Finalement, il semble donc clair que l'*attractivité* doit pour être réalisée, soit présenter un équilibre entre les différents critères, soit mettre en avant un seul critère qui prend largement le dessus sur les autres et permet ainsi au bâtiment de trouver son public. Effectivement, la mise en valeur de certains points positifs avantageux permet de cacher les points faibles.

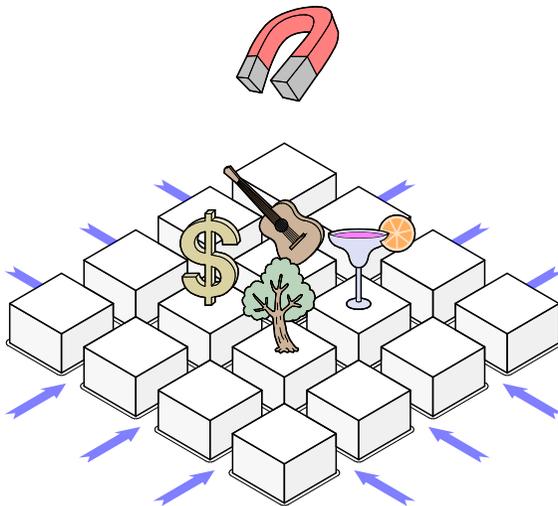
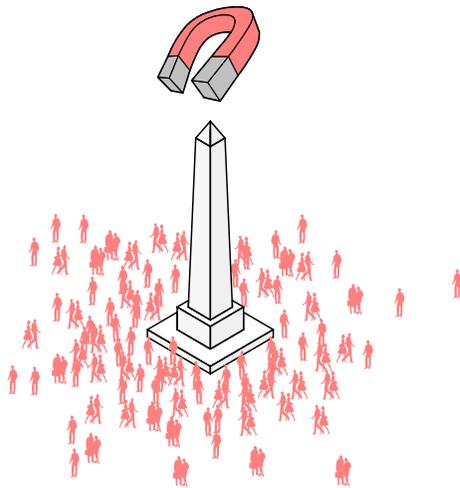


Schéma haut :

attractivité par un intérêt touristique

Schéma bas :

attractivité par l'offre d'activité ou la qualité de la vie sociale

## QUARTIER REPOUSSANT

*Définition : « un quartier repoussant est un lieu où la population ne va pas par manque d'intérêt ».*

Un *quartier repoussant* est par définition non-attractif. Il n'intéresse pas. Plusieurs facteurs peuvent déterminer une telle nature : premièrement, si le quartier est situé à proximité de lieux et de constructions plus attrayantes, il peut être mis à part, presque oublié à cause d'une concurrence trop forte. Ensuite, Une autre situation désavantageuse pourrait être celle d'une cité-dortoir, dont la population ne travaille pas sur place. Un tel statut en fait souvent un quartier dénué de vie et d'intérêt.

Dans le premier cas, de multiples raisons peuvent être la cause d'un intérêt plus prononcé pour les milieux avoisinants que pour le quartier en question. Parfois, l'offre sociale n'est pas assez prononcée tandis que dans d'autres situations ce sera simplement un marché de l'emploi plus grand dans la rue voisine. Cela peut aussi être lié à la qualité de vie : le secteur d'à côté peut être économiquement plus viable ou simplement qu'il propose des espaces publics plus agréables. Les îles de la lagune de Venise sont un excellent exemple. Par exemple, la ville de Chioggia est une « petite Venise » et malgré une densité en monument *iconique* moindre, elle peut se vanter d'être beaucoup plus authentique et clairement moins touristique. Néanmoins, cette ville ne fait pas le poids face à la « Sérénissime », haut-lieu mondial du tourisme. Pourtant, cette petite île dispose non seulement des mêmes atouts (canaux, monuments et aspect pittoresque) mais aussi de prix beaucoup plus abordables. Venise fait donc de l'ombre à Chioggia, qui vit essentiellement de la pêche. Pour résumer, ce premier scénario n'est pas dû à un manque d'*attractivité* mais bien à une concurrence trop forte.

En revanche, le deuxième cas est ouvertement lié à un manque, voir une absence d'activité. Beaucoup de quartiers, même au centre ville sont dépourvus d'activité et sont totalement exploités comme cité-dortoir. Le quartier du Schoenberg à Fribourg illustre le propos : en très large majorité dédié au logement social, le secteur propose une quantité très faible de commerces. Le lieu n'attire personne si ce n'est ses habitants. Les fameux « garden cities<sup>23</sup> » de l'urbaniste Ebenezer Howard en Angleterre ont très souvent abouti en cité-dortoir.

*« L'espace aérien de Cointrin, l'une portes les plus fréquentées de la Suisse, suffit au visiteur de se convaincre, avant même de débarquer sur notre sol, que les Hélvètes ont découvert eux-aussi, les joies de l'éclatement vers les périphéries, avec tout ce que cela peut comporter à la fois d'entassement et d'isolement. »<sup>24</sup> expliquent les journalistes de « Temps présent » déjà en 1971 pour parler de la marginalisation de ces cités-dortoirs.*

En résumé, ces deux cas de figure expliquent un désintérêt généralisé pour un lieu. Le *quartier repoussant* est donc une sorte d'antonyme à l'*attractivité*.

<sup>23</sup> *Garden cities* : concept de banlieue résidentielle proposé par HOWARD Ebenezer dans *To-morrow : a Peaceful Path to Real Reform*, Ebenezer Howard, Angleterre, 1898.

<sup>24</sup> ACKERMANN Guy & TUSCHER Robert, Les archives de la RTS : *Cités-dortoirs*. Temps présents, 1971. <<https://www.rts.ch/archives/tv/information/temps-present/7490916-cites-dortoirs.html>>

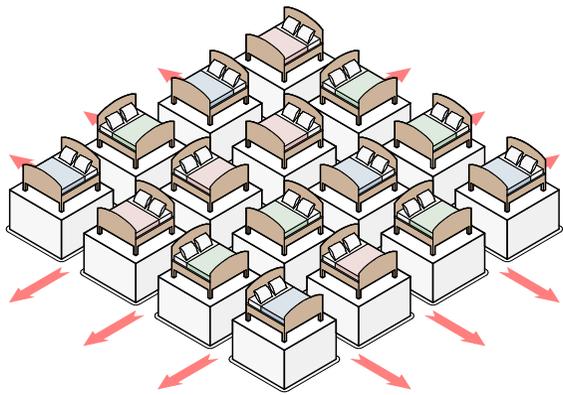
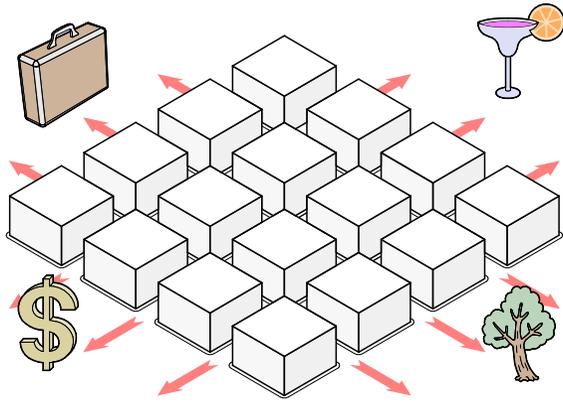


Schéma haut : quartier repoussant par intérêt plus prononcé ailleurs

Schéma bas : quartier repoussant pour cause de phénomène de ville-dortoir

## **GENTRIFICATION**

*Définition : « la gentrification est un processus d'embourgeoisement urbain dans un lieu défini ».*

La *gentrification* est la conséquence de l'*attractivité* accrue d'un quartier. Les raisons peuvent être diverses mais elles sont souvent liées à une vie sociale et artistique grandissante dans le lieu en question. Par la suite, l'intérêt pour le quartier évoluant proportionnellement, une classe sociale plus aisée va peu à peu prendre possession du quartier. Les loyers vont augmenter et créer une situation où les habitants moins riches vont devoir changer de quartier. Ceux-ci étaient souvent à l'origine de la vie sociale instaurée au sein du lieu en question. A partir de là, plusieurs scénarios sont possibles : le premier est que le quartier reste vivant et attractif grâce à une bonne reprise en main des nouveaux habitants, le deuxième est que le quartier devient un quartier huppé et donc où seuls les magasins chics et les grandes chaînes ont les moyens de s'établir. Cette « sur-boboïsation » a tendance à enlever le charme d'origine et à rendre le quartier plus banal.

Le cas de Camden Town à Londres est un excellent exemple : l'endroit était considéré comme un quartier insalubre et mal famé de la capitale. Dès les années soixante, le quartier a été témoin de toute une série de développements. Des collectifs d'artistes se sont établis sur place et des marchés populaires permanents ont commencé à voir le jour. Ces marchés, encore ouverts de nos jours, étaient orientés vers une culture « alternative ». Victime de son succès, le quartier est devenu un incontournable de Londres. La pression immobilière se fait ressentir et de moins en moins de logement sociaux sont disponibles. Aujourd'hui, de grandes opérations immobilières voient le jour et le quartier devient peu à peu un quartier de « faux punk », une sorte de Disneyland de la culture alternative.

Un quartier qui devient soudain à la mode s'expose donc au risque d'une *gentrification*. Néanmoins, ce scénario ne se vérifie pas toujours. Par exemple, un autre quartier de Londres illustre bien le propos contraire : Brick Lane. Cette rue a mis en place un marché de toute sorte d'articles de deuxième main. La manifestation se déroule chaque dimanche. Elle attire un grand nombre de curieux. Bien que la rue soit à côté d'un quartier d'affaire (Liverpool Street), les loyers sont maintenus relativement bas pour le centre de Londres.

Finalement, on observe donc deux facettes de la *gentrification* : une est plutôt positive et maintient une qualité au sein du quartier et qui par conséquent semble plus durable que la deuxième qui, au contraire, est négative car la pression immobilière force bon nombre d'habitants à déménager et donc à changer la qualité initiale qui rendait le quartier attractif. Cette tendance pousse alors vers une forme de globalisation et de standardisation.

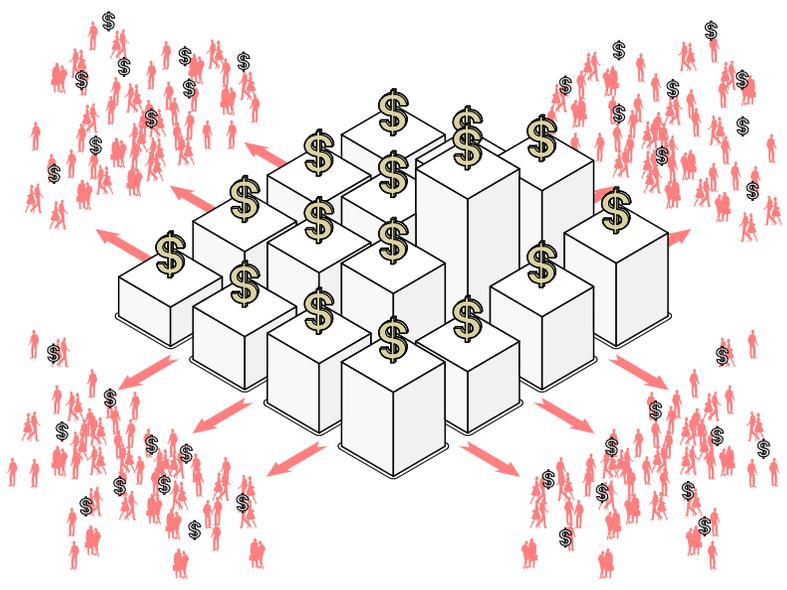
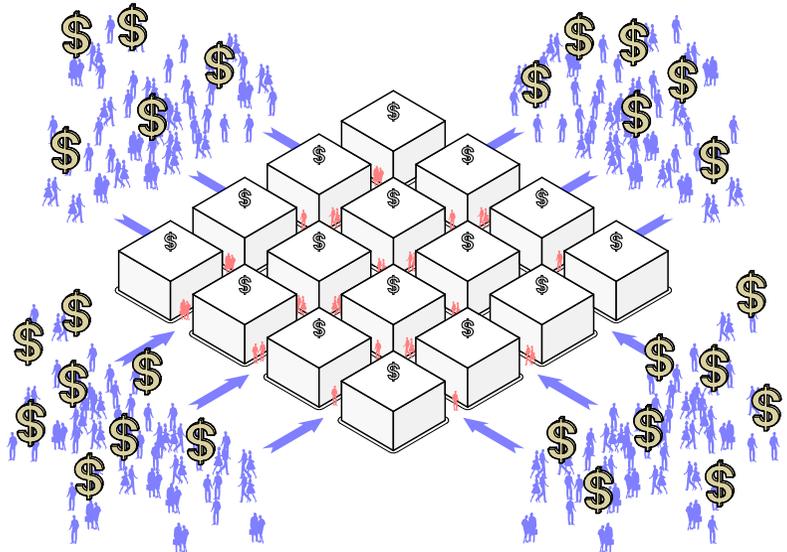


Schéma haut : quartier d'intérêt qui attire une population plus aisée que celle d'origine

Schéma bas : quartier dont la population a changé de classe sociale et par conséquent, évolue et fait partir les classes les moins aisées

## **INCUBATEUR URBAIN**

*Définition : « l'incubateur urbain est un générateur d'attractivité et donc, par conséquent, de gentrification et d'amélioration de la salubrité des quartiers environnants ».*

Un *incubateur urbain* est un concept qui définit une intervention qui amène les citoyens à réagir face à elle. Cette réaction permet d'intéresser, de faire parler et même parfois de développer une économie locale. Selon l'importance de l'*incubateur urbain*, celui-ci peut amener non seulement une vraie amélioration de la qualité de vie du lieu mais aussi une *gentrification* et donc par conséquent, une hausse générale des prix.

En préalable, une situation de *quartier repoussant* doit être constatée sur le site pour qu'un *incubateur urbain* puisse fonctionner en tant qu'aimant et tende à inverser le phénomène. Les conséquences de ce changement de cap sont multiples : *gentrification*, urbanisation, densification ou encore tourisme. Un tel changement de qualité de vie dans une zone induit un changement de classe sociale.

L'exemple ci-contre illustre la notion : dans un premier lieu, le quartier n'est pas particulièrement intéressant avec une vie sociale et économique plutôt faible, voire inexistante. Puis, une intervention de nature exceptionnelle est faite en son sein. Cet objet est suffisamment intéressant pour attirer du monde régulièrement. Une vie sociale et économique voit le jour grâce à la fréquentation grandissante du quartier. La qualité des bâtiments augmente avec le temps et par conséquent, les loyers aussi. La salubrité de ce lieu s'améliore mais la classe sociale se modifie en fonction des améliorations. Une telle intervention initie souvent d'autres projets d'intérêt public dans les environs (illustré ici par un parc). Ce phénomène est aussi connu sous le nom de « *l'effet Bilbao* » en référence au *Musée Guggenheim de Gehry*.

*« Le Musée Guggenheim de Bilbao est une œuvre architecturale fantastique. Si je ne l'avais pas vu maintes fois en photo, je n'aurais sans doute jamais pensé venir dans cette ville du Pays basque espagnol. Si l'extérieur m'a plu, les œuvres présentées à l'intérieur m'ont plutôt déçu. Peu importe, je ne suis pas critique d'art. Mais je suis bien venu dans cette ville à cause du musée, ce qui est exactement ce que voulaient ceux qui ont eu l'idée de transformer cette ville industrielle en déclin en destination touristique de renommée internationale. »<sup>25</sup>* dit Pascal Guillon pour expliquer « l'effet Bilbao ».

La *Halle au Machines* est un autre excellent exemple : premier projet sur l'île de Nantes, elle abrite un musée dédié à d'étonnantes machines articulées de style « steampunk ». Ces objets, très particuliers et uniques en leur genre sont déjà une attraction à part entière. Mais en plus, la halle, ancienne construction sur le site d'un chantier naval est d'une dimension tout à fait hors du commun. Cette intervention fut la première partie de la réhabilitation de l'île : par la suite, de nombreux bâtiments, publics ou privés sont venus investir les lieux. Aujourd'hui, le quartier est un nouveau centre-ville pour Nantes. Il regorge d'activités et accueille déjà certaines filières de l'Université. L'avenir promet d'être radieux pour ce lieu.

25 GUILLON Pascal, La source : *L'effet Bilbao, mythe et réalité*. <<http://thelasoource.com/fr/2013/10/21/leffet-bilbao-mythe-et-realite/>>

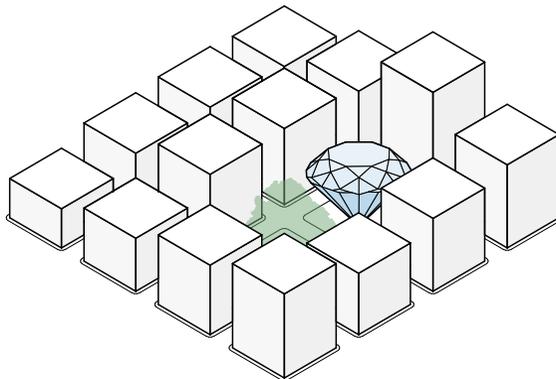
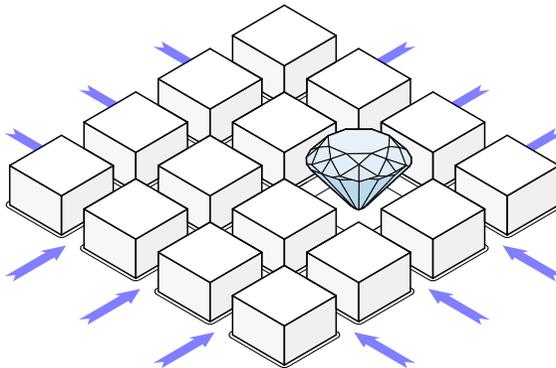
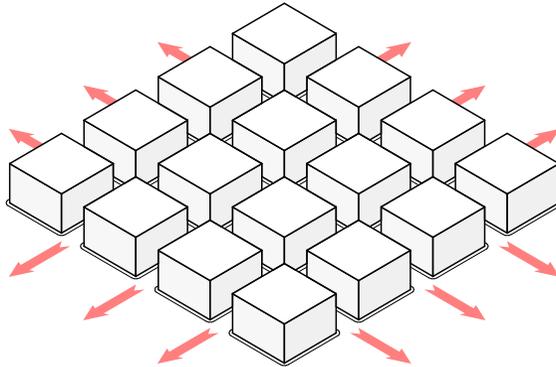


Schéma haut : quartier à caractère « repoussant »

Schéma milieu : arrivée d'un objet d'exception. Donne de l'intérêt et de l'attractivité au quartier

Schéma bas : développement économique et social du quartier en conséquence

## **ICÔNE**

*Définition : « une icône est un édifice symbolique représentant une idée ou un peuple ».*

Une *icône* peut être matérialisée sous de nombreuses formes : *incubateur urbain*, constructions *extravagante* ou encore *merveille*. L'*icône* est donc une notion générale qui peut s'appliquer à d'autres concepts. Les *icônes* en tant que telles sont relativement courantes : toutes les statues, tous les ouvrages publics ont une connotation *iconique*. Ils représentent quelque chose, quelque part ou quelqu'un.

Par exemple, le bâtiment des Chocolats Villars à Fribourg est une institution locale. Il représente premièrement la fameuse marque de chocolat. Mais il est aussi pour la ville une figure de la période industrielle par son architecture typée. L'édifice abrite aujourd'hui différents bureaux et certains locaux sont utilisés par la Haute École d'Ingénieurs et d'Architectes locale. Ses fonctions primaires, la chocolaterie et l'industrie, demeurent les images qu'il transmet. L'utilisation du bâtiment était tellement symbolique que la construction garde son statut initial dans la mémoire collective. Cet effet est lié à la nature *iconique* de cet ouvrage.

Ensuite, certaines constructions ont une connotation *iconique* beaucoup plus évidente que ce précédent exemple. La tour Eiffel, véritable bijou de l'époque industrielle, symbolise tout un pays.

L'*icône* est donc une création architecturale qui représente quelque chose d'autre par association ou par convention. En plus, elle sert de carte de visite à son lieu d'origine.

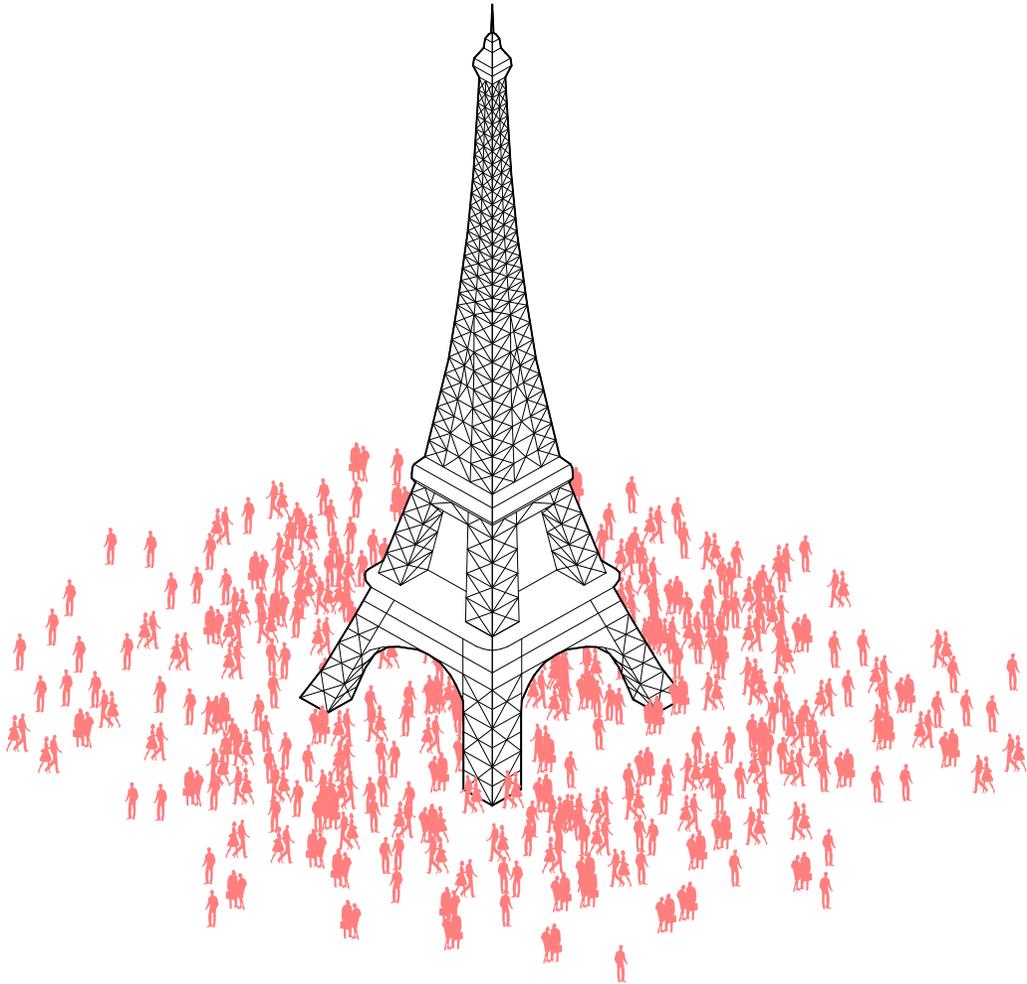


Schéma :

tour Eiffel, Paris - icône évidente de la France

## MERVEILLE

Définition : « la merveille est une construction sublime au sens philosophique au point d'éveiller un sentiment d'émerveillement ».

La *merveille* est par définition une *icône*, un symbole pour la ville, voire pour le pays qui l'abrite. Elle est représentative de celui-ci ou d'une période de son histoire. Les sentiments qu'elle procure sont tellement puissants qu'elle a un pouvoir d'*émerveillement* sur les humains. Elle a souvent une image immédiatement identifiable et associable à son origine.

Edmond Burke développe dans son texte *Recherche philosophique sur l'origine de nos idées du sublime et du beau*<sup>26</sup> la notion du sublime : il soutient que ce terme est un sentiment qui peut découler de plusieurs autres sentiments tels que la terreur ou l'*émerveillement*. Le sublime peut aussi, selon lui venir de certaines caractéristiques comme les dimensions extrêmes, la lumière ou la couleur qui lui sont associés. Puis il souligne : « l'étonnement, comme je l'ai dit, est l'effet du sublime dans son plus haut degré, les effets inférieurs sont l'admiration, la vénération et le respect »<sup>27</sup>. C'est précisément ces mêmes effets que la *merveille* tend à produire, mais de manière extrême. Par elle-même et par son effet, elle aura une tendance à être très *attractive*.

La *merveille* peut se matérialiser de diverses manières.. Les sept *merveilles* du monde étaient les monuments les plus célèbres de l'Antiquité et souligne largement le propos. Néanmoins, l'*émerveillement* peut venir de la taille ou de la dimension historique d'une construction. Par exemple, les rénovations de halles industrielles recouvrent les deux aspects.

La *merveille* est donc non seulement un identifiant pour une population mais aussi un véritable outil d'identification collective et de rassemblement et est également synonyme de tourisme. La *merveille* est donc le résultat ultime recherché lorsque l'on parle d'*incubateur*, d'*icône* ou encore d'*attractivité*. C'est l'aboutissement parfait de ces différentes notions.

<sup>26</sup> BURKE Edmund, *Recherche philosophique sur l'origine de nos idées du sublime et du beau*, J. Vrin, Paris, France, 1998.

<sup>27</sup> Extrait de *Recherche philosophique sur l'origine de nos idées du sublime et du beau*, BURKE Edmund, J. Vrin, Paris, France, 1998.

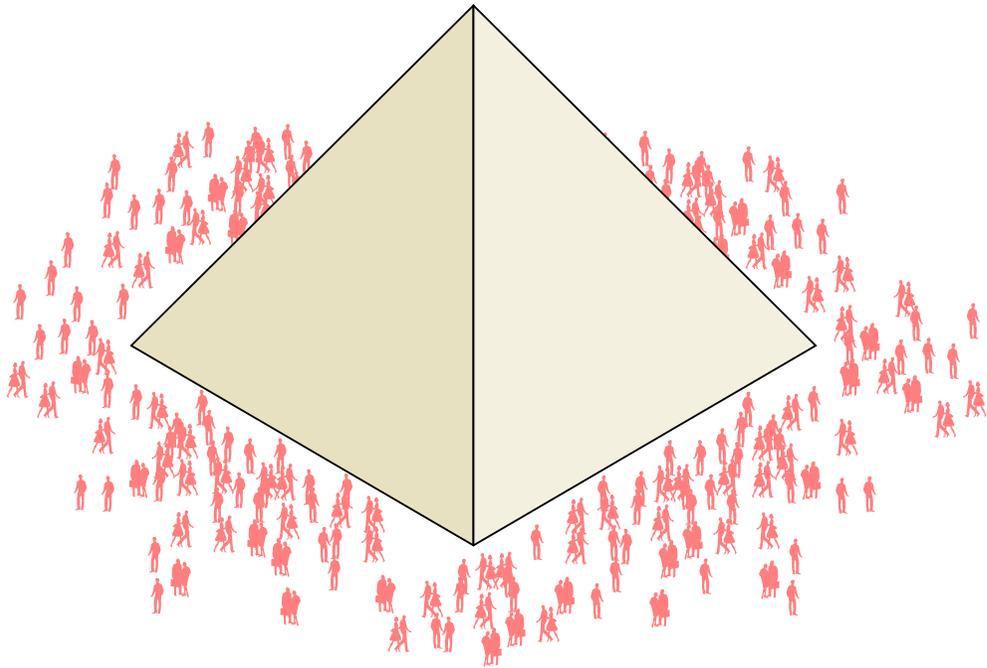


Schéma : pyramide - merveille par la simplicité et par la dimension

## EXTRAVAGANCE ET ORIGINALITÉ

*Définition : « l'extravagance et l'originalité d'un bâtiment ou d'un lieu sont des caractéristiques qui éveillent l'intérêt de la population par leur forme et leur matérialisation inhabituelles et souvent coûteuses ».*

Premièrement, l'*extravagance* est une notion liée à l'excès, à la démesure, parfois concernant la taille, d'autre fois pour la matérialité ou encore pour les coûts mais souvent les trois vont de pair. Plus l'usage de l'*extravagance* est important plus il a tendance à amener les constructions à devenir des *icônes*, voire de véritables *merveilles* architecturales. Bien que cette notion soit souvent caractérisée par l'excès, elle apporte généralement une réelle plus-value sur l'*attractivité* de l'ouvrage ou du lieu. Le nouveau bâtiment de la Philharmonie de l'Elbe à Hambourg construit par les architectes Herzog et De Meuron en est un bon exemple : le prix initial a été multiplié par dix pour un résultat gigantesque. La très haute qualité architecturale du bâtiment donne raison à cet énorme investissement. À peine fini, l'édifice est déjà une *icône* pour la ville. Les habitants s'identifient déjà à lui.

« Un architecte doit être capable de projeter un bâtiment de façon à ce que les gens l'acceptent, en fait, de manière à ce qu'ils l'aiment, s'en occupent et l'entretiennent. Jusqu'à maintenant, le bâtiment a réussi à gagner le cœur des gens grâce à son apparence. »<sup>28</sup> explique Jacques Herzog pour justifier les surcoûts de la construction de la Philharmonie de l'Elbe. Cette explication démontre que l'*extravagance* et l'*originalité* de ce bâtiment ont joué un très grand rôle dans son acceptation et sa renommée. Il est intéressant de noter que ce projet, bien qu'à une échelle autrement plus grande, a des similarité avec l'Équilibre de Fribourg : tout deux sont dédiés à une salle de spectacle, ils ont largement dépassé les coûts prévus et finalement, ils devaient revitaliser une ville. La réussite du premier s'explique non seulement par une apparence clairement plus contemporaine et plus folle mais aussi par un apport d'espace public plus conséquent et plus inattendu, en l'occurrence, un belvédère s'ouvrant sur la ville de Hambourg.

Ensuite, l'*originalité* est liée à la sortie de ce qui est ordinaire. Ces nouveautés ont un apport beaucoup plus contrastés sur la population : l'architecture de Frank Gehry est par exemple connue pour être très particulière. Certains pensent que ses bâtiments sont de formidables *merveilles* contemporaines tandis que d'autres les voient comme des constructions déconcertantes qui se détachent de leur fonction initiale. Or, ce type de bâtiment interpelle, il questionne et il fait parler de lui. L'*originalité* semble donc, comme l'*extravagance*, renforcer l'*attractivité* et la popularité.

En résumé, l'*extravagance* et l'*originalité* sont des caractéristiques récurrentes liées en grande partie à leur apparence, mais aussi à leur coût de construction et à leur taille. Toutes deux ont tendance à porter les constructions vers une certaine renommée, grâce à une distinctivité qui leur est propre.

28 KNÖFEL Ulrike. *The Striking New Face of Hamburg : interview of Jacques Herzog*. Spiegel online, 2016. <<http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/interview-with-jacques-herzog-architect-of-elbphilharmonie-a-1119249.html>>

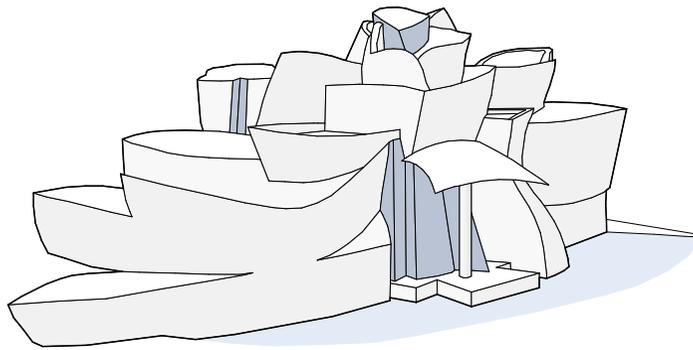
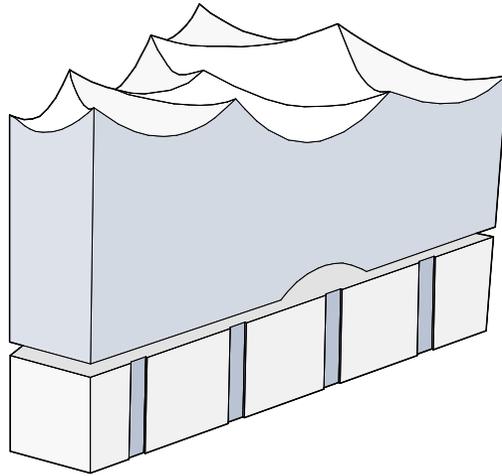


Schéma haut : Philharmonie de l'Elbe par Herzog et De Meuron, Hambourg - Extravagance incarnée

Schéma bas : Guggenheim par Frank Gehry, Bilbao - Originalité

## ARCHITECTURE LUDIQUE

*Définition : « l'architecture ludique est un type d'architecture qui amuse non pas par son apparence mais par son utilisation ».*

Il est important de distinguer la notion « *humour et architecture* » qui fait référence à l'apparence du bâtiment et l'*architecture ludique* qui parle au contraire de son utilisation.

L'architecture *ludique* se divise en deux grandes familles : d'abord, la première comprend les constructions qui sont exclusivement faites pour amuser. La seconde rassemble les ouvrages qui, par leur forme, répondent non seulement à une fonction « sérieuse » mais apportent aussi une part de jeu et d'amusement.

Cette première famille regroupe donc les constructions comme les parcs d'attractions, les grandes roues ou encore les places de jeux qui sont explicitement pensées pour divertir le public. Leur essence même est le divertissement et leur forme en découle directement. Il s'agit ici d'ouvrages uni-fonctionnels qui ont comme seul projet d'attirer du monde. Au contraire des musées ordinaires, la notion ici sous-entend que la construction elle-même est *ludique*, que ce n'est pas un contenu qui intéresse mais bien un contenant.

La deuxième famille rassemble les ouvrages qui amusent par leur multifonctionnalité. C'est-à-dire que le bâtiment, par sa forme, sert de terrain de jeu en plus de son utilisation primaire. Un bureau d'architecture danois illustre parfaitement le propos : Bjarke Ingels Group (BIG). En effet, dans beaucoup de leurs projets, l'architecture est employée pour divertir ses utilisateurs. Par exemple, le Gammel Hellerup Gymnasium propose par exemple une salle de sport enterrée avec comme toit une voûte qui soutient la cour de récréation. La forme atypique de cette toiture offre une sorte de colline aux enfants pour jouer pendant leurs pauses.

*« Un bâtiment amusant pour moi est un bâtiment avec un grande flexibilité et une qualité spatiale dynamique où beaucoup d'activités spontanées peuvent se dérouler. Voilà les ingrédients principaux : un client avec une âme d'enfant ; un architecte avec une âme d'enfant ; un programme qui est flexible et adaptable ; et un projet initial qui n'a pas de limites entre les disciplines - où l'architecture, l'art, le design, la sculpture, les techniques, le cinéma et les expériences peuvent converger. »<sup>29</sup> explique Moon Hoon pour parler de l'*architecture ludique*. Cet architecte aux idées farfelues souligne ainsi l'aspect multifonctionnel et pluridisciplinaire de cette forme d'architecture.*

En résumé, l'*architecture ludique* a dans les deux cas l'objectif d'amuser. La différence est que dans le premier cas, amuser est la fonction primaire tandis que dans le second, c'est un bonus supplémentaire à l'utilisation de base.

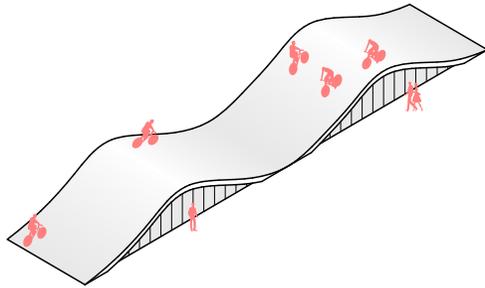
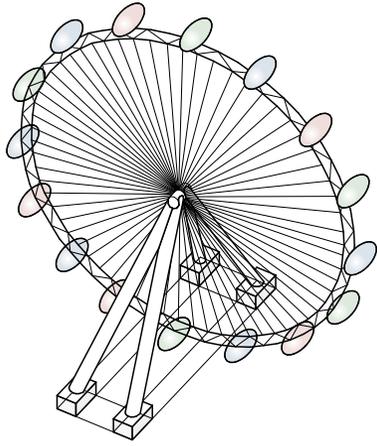


Schéma haut : première famille, architecture explicitement ludique

Schéma bas : deuxième famille, architecture multifonctionnelle

## **HUMOUR EN ARCHITECTURE**

*Définition : « l'humour en architecture est l'architecture qui amuse par son apparence ».*

L'*humour en architecture* est un amusement d'apparat, de façade. Le bâtiment renvoie à l'*humour* car il est bizarre ou parce qu'il a une forme qui parle à un imaginaire collectif.

Le trio Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour ont développé une théorie sur l'architecture de Las Vegas. Ils prônent dans le fameux « Learning from Las Vegas »<sup>30</sup> une architecture moins détachée des goûts du grand public. Ils parlent d'une architecture moins axée sur le fonctionnalisme pur et dur et se focalisent sur des constructions qui sont édifiées dans le but de faire réagir, d'amuser et d'attirer. Les architectes américains mettent en place plusieurs concepts dont celui du « hangar décoré » et celui du « canard ».

Le premier est dans sa forme la plus pure, une construction extrêmement banale, répondant à une fonction précise et est mis en interaction avec le public au moyen d'une bannière ou d'une *icône*. Pour appuyer le propos, un cas extrême est cité dans le texte : « le stand de 10'000 dollars avec une enseigne de 100'000 dollars »<sup>31</sup>. Cette relation est cocasse et peut facilement divertir et surtout, attirer l'attention des visiteurs.

Le second est le cas du « canard » que l'on trouve « *quand les systèmes architecturaux d'espace, de structure et de programme sont submergés et déformés par une forme symbolique d'ensemble* »<sup>3</sup>. C'est-à-dire que le bâtiment devient un symbole clair qui fait référence à une image connue de tous. Le terme « Canard » vient du restaurant « Long Island Duckling »<sup>32</sup> aux États-Unis. Cette construction est tout simplement en forme de canard pour rappeler de manière imagée ce qu'on y cuisine. Ce type d'expression est tellement explicite qu'elle en devient amusante.

Un troisième type d'*humour* peut être interpréter comme une mise en scène. Le bureau d'architecte américain « SITE » a développé neuf supermarchés pour le compte de la chaîne « BEST ». Ces constructions ont été réalisées dans le but de donner l'impression au visiteur que le bâtiment n'est pas solide, qu'il tombe en ruine ou qu'il n'est pas fini. Ces situations sont mises en scène de manière tellement grotesque et improbable qu'elles font l'effet d'une farce architecturale au visiteur.

En définitive, l'*humour* peut être traduit en architecture de deux façons différentes : soit par l'omniprésence d'un symbole sur un « hangar » ou occupant la totalité de la construction, soit par une mise en scène du bâtiment lui faisant prendre une apparence cocasse.

30 *Learning from Las Vegas*, p.100, VENTURI Robert, BROWN Denise Scott, IZENOUR Steven, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, USA, 1972.

31 Extraits de *Learning from Las Vegas*, p.100, VENTURI Robert, BROWN Denise Scott, IZENOUR Steven, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, USA, 1972.

32 Extrait de *Learning from Las Vegas*, p.31, VENTURI Robert, BROWN Denise Scott, IZENOUR Steven, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, USA, 1972.

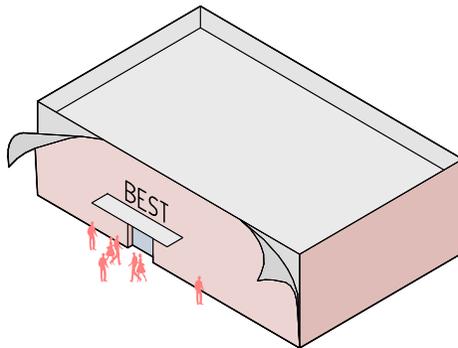
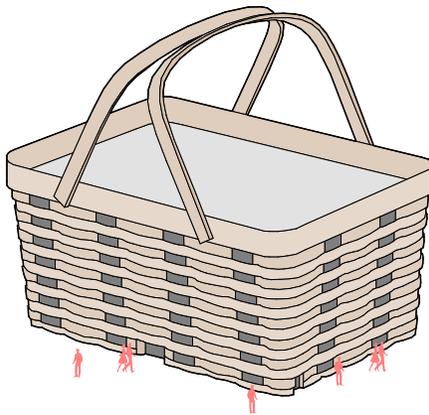
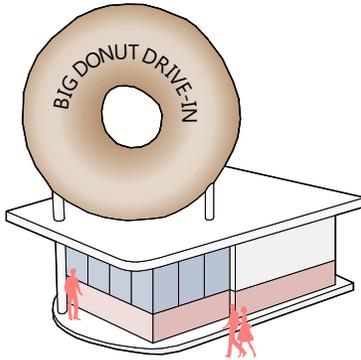


Schéma haut : big donuts drive-in - « hangar décoré »

Schéma milieu : The Longaberger Company bâtiment-panier - « canard »

Schéma bas : BEST supermarché par SITE - « farce architecturale »



Image : Highline, Diller Scofidio+Renfro New York, 2009. <<https://www.pinterest.ch/pin/533676624579241504/>>

## *CHAPITRE III*

# **EXEMPLES**

Pour parvenir à se faire une idée concrète du sujet, il est essentiel de composer une base de données, d'exemples prêts à appuyer un choix de sites pour le développement futur de la thèse.

Ces exemples sont méticuleusement choisis pour que le thème soit omniprésent en leur sein. Ce chapitre d'analyse tente de comprendre non seulement le lieu d'implantation mais aussi les caractéristiques de chaque projet qui les rendent uniques et exceptionnels.

IMAGE

## GUGGENHEIM BILBAO

GEHRY Frank, Bilbao, 1997

Le musée Guggenheim de Bilbao a été édifié dans le but de revitaliser une ville en plein déclin à cause de la désindustrialisation de la région. La ville ne se cache pas en demandant un tel bâtiment : « nous avons besoin de notre Opéra de Sydney, notre ville se meurt. »<sup>33</sup> annonce le cahier des charges destiné à Gehry. Celui-ci, bien connu pour son architecture démesurée, étonnante et emblématique propose un projet selon ses codes habituels.

Ce bâtiment, considéré comme une *merveille* contemporaine par de nombreux milieux architecturaux et par le grand public est même considéré comme l'*icône* de la ville. Une simple recherche sur internet suffit à le confirmer, la grande majorité des images apparaissant à la mention « Bilbao » sont dédiées au musée. Le phénomène de cet engouement formidable et soudain a d'ailleurs souvent été appelé « *l'effet Bilbao* ». L'édifice serait devenu la source principale de revenus de la ville en *attirant* les touristes du monde entier.

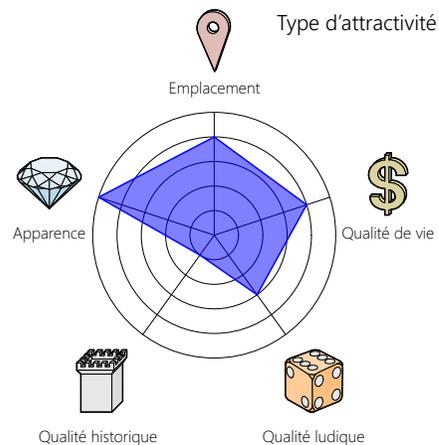
La construction, abstraction géante, est une forme tout à fait *originale* et inhabituelle : c'est une vraie mise en scène, une œuvre artistique qui ne cherche pas le fonctionnalisme mais qui, au contraire pousse souvent les incohérences utilitaires à l'extrême pour tout miser sur une image, une *icône*. Le coût de l'ouvrage fut de 100 millions, petite *extravagance* pour atteindre le chiffre du million de visiteurs par an et les 45'000 emplois directs et indirects générés par la « *merveille* » et le développement de son environnement.

Le projet s'inscrit au début d'un plan de développement urbain de la ville qui réussit à atteindre le résultat escompté, c'est-à-dire la revitalisation de Bilbao. Le musée Guggenheim apparait maintenant comme la preuve qu'un ouvrage si extraordinaire d'un point de vue emblématique a les moyens de changer le destin d'un endroit. Toute la documentation sur le phénomène s'accorde à dire que cet « *effet Bilbao* » n'est de loin pas nouveau : l'opéra de Sydney de Jorn Utzon est par exemple devenu une *icône* pour toute l'Australie. À peine construit, le Colisée pouvait déjà se vanter d'attirer de nombreux Romains, qualité dont la ville peut d'ailleurs encore profiter de nos jours.

Néanmoins, le musée Guggenheim illustre parfaitement ce phénomène et mérite qu'on lui ait accordé cette appellation. Il met en exergue une réalité de ce monde : les hommes sont attirés par l'incroyable, l'inhabituel et l'exceptionnel.

Il existe néanmoins plusieurs contre-exemples où l'effet Bilbao était désiré mais cela n'a pas fonctionné comme souhaité. Le centre Pompidou de Metz et le Louvre Lens en sont de bons exemples.. Bien que les qualités architecturales et formelles de ces bâtiments soient indéniables, leur situation géographique ne permet pas la création d'une forte dynamique au sein de leur ville respective.

Le musée Guggenheim est donc un archétype de l'*incubateur urbain*. Il est important de noter son emplacement très favorable au bon développement du tourisme local. Bien qu'il soit en grande partie responsable de « *l'effet Bilbao* », l'édifice est accompagné de tout un plan de développement d'urbanisme qui le soutient dans sa mission de revitalisation.



33 Extrait de *Le musée Guggenheim de Bilbao fête son 20e anniversaire en octobre*. ANONYME, RTBF, Belgique, 2017. <[https://www.rtbf.be/culture/arts/detail\\_le-musee-guggenheim-de-bilbao-fete-son-20e-anniversaire-en-octobre?id=9733495](https://www.rtbf.be/culture/arts/detail_le-musee-guggenheim-de-bilbao-fete-son-20e-anniversaire-en-octobre?id=9733495)>

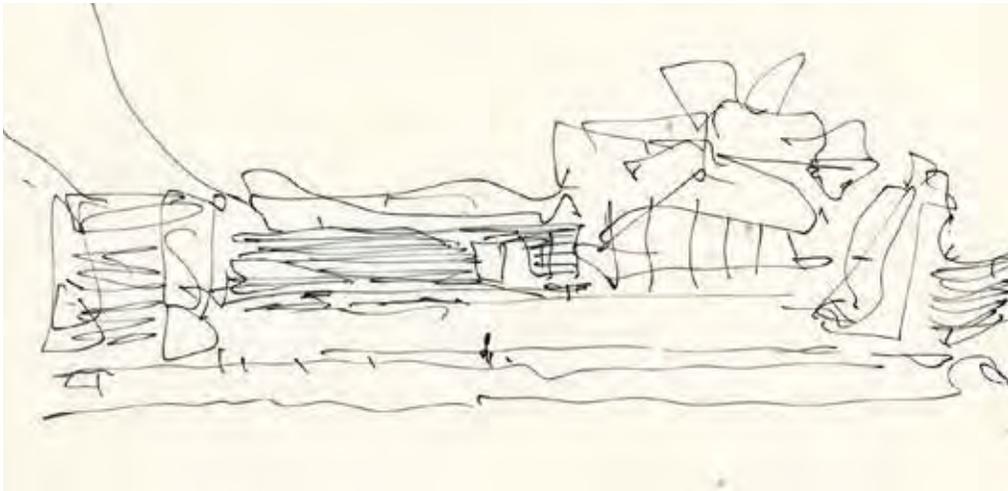


Image haut :

Musée Guggenheim, Franck Gehry, Bilbao, 1997.  
<<http://www.latimes.com/entertainment/arts/la-ca-cm-building-type-guggenheim-bilbao-at-20-20171012-htlstory.html>>

Image bas :

Esquisse du musée Guggenheim, Franck Gehry, Bilbao, 1997.  
<<https://hyperallergic.com/265734/the-freeform-scribbles-that-give-rise-to-frank-gehrys-buildings/>>

## PARTICIPATION

### **SUPERKILEN**

BIG - Topotek1 - SUPERFLEX, Copenhague, 2012

Superkilen est une réalisation architecturale située dans un quartier multiculturel de Copenhague, Nørrebro. La capitale danoise souhaitait sécuriser cette zone, parfois secouée par des émeutes et souvent le théâtre d'actes violents. Le projet qui a remporté le concours a misé sur la diversité de la population résidente, issue principalement de l'immigration, en créant un espace public aussi animé et coloré que ses habitants.

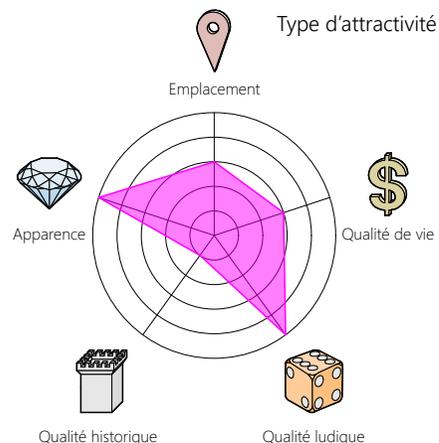
Un des éléments du projet a été d'édifier en ces lieux des « folies<sup>34</sup> », dans la tradition du jardin anglais. Ces objets singuliers se voulaient des symboles auxquels les citoyens pouvaient s'identifier, comme à autant de représentations de la multiplicité culturelle ambiante.

Les habitants ont été invités à choisir eux-mêmes le mobilier urbain qui orne Superkilen. L'ensemble est donc le fruit d'une volonté participative d'investir l'espace public. Celui-ci a pris la forme d'un parc linéaire, organisé en trois secteurs où dominent des couleurs caractéristiques : la Place Rouge, le Marché Noir et le Parc Vert. Les noms évoquent facétieusement les trafics et autres irrégularités qui se tenaient en ces mêmes endroits. Les couleurs servent à la fois de fil conducteur et de toile de fond à l'exposition d'objets et de plantes du monde entier, pour composer une sorte de musée à ciel ouvert. Les résidents peuvent se retrouver dans cette diversité de tons et de constructions.

La nouvelle vie insufflée à Superkilen célèbre la multiplicité socioculturelle tout en réduisant agressions et incivilités. Un vrai modèle de reconversion, salué par les Danois comme par tous ceux qui visitent le quartier, attirés par sa renommée.<sup>35</sup>

Le projet a donc la particularité de regrouper une multitude d'*icônes* qui permettent non seulement à l'ensemble de la population de trouver ses repères le long du parc mais aussi de comprendre la culture des autres habitants. Cette approche démonstrative et *ludique* permet de drainer et d'attirer tout un public dans un lieu jusqu'alors plutôt malfamé. Le nouveau statut qu'apporte le parc au quartier permet une réelle dynamisation. Néanmoins, l'*extravagance* et l'*originalité* de la démarche et de l'apparence du lieu divisent les avis : certains trouvent cela trop criard et peu respectueux des traditions tandis que d'autres voient cela comme un renouveau de l'architecture et un dynamisme qui se veut visible.

Le bilan que l'on peut tirer de cette intervention est qu'elle valorise l'appartenance de chacun des citoyens au travers d'une mise en scène d'*icônes* et d'une apparence radicale et *extravagante*.



34 Ces folies font écho et puisent probablement leur inspiration de celles de Bernard Tschumi au *parc de la Vilette*, page 50-51

35 Source : description du projet Superkilen sur le site internet de TOPOTEK1. <<http://www.topotek1.de/#/en/projects/chronological/110>>



Image : Photo aérienne, Superkilen, Copenhague, 2012.  
<<https://www.archdaily.com/286223/>>

Plan : Plan, Superkilen, Copenhague, 2012.  
<<https://www.archdaily.com/286223/>>

## PROGRAMME

### LES MACHINES DE L'ÎLE

*Les machines de l'île* : CONCORDET Nicole, THEILMANN Christophe et BOUCHAIN Patrick, Nantes, 2007

*Les nefs* : ATELIER ALEXANDRE CHEMETOFF, Nantes, 2007

*La fabrique* : TETRARC, Nantes, 2011

Le projet des machines de l'île s'inscrit dans une volonté politique de réappropriation de l'île de Nantes suite à l'abandon des activités des chantiers navals qui y étaient situés. Ce large projet d'urbanisme a pour but d'élargir le centre-ville sur l'île et ainsi d'y ajouter des activités diverses et variées. Mais surtout de rendre le lieu *attractif*. La ville de Nantes a donc mis au point une stratégie visant à repeupler l'île via une amélioration de la qualité de vie au travers des offres culturelles mais aussi des institutions locales. Le résultat peut s'apparenter à une *gentrification*. Néanmoins, le but de l'opération étant d'animer une partie de la ville un peu « oubliée », il est certain que le pari est réussi.

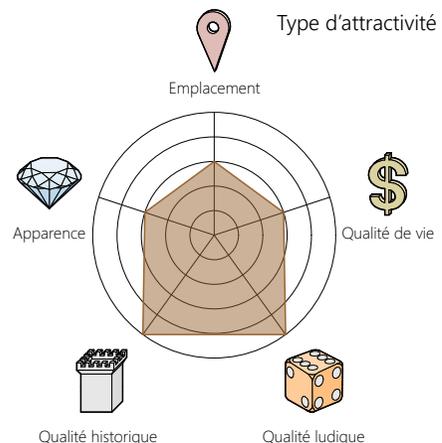
Le complexe qui nous intéresse s'articule autour et à l'intérieur de trois gigantesques halles industrielles. Celles-ci sont un témoignage de l'époque où l'on fabriquait encore des bateaux sur l'île de Nantes. Dans un premier lieu, la ville de Nantes a soutenu un projet de réhabilitation des nefs pour offrir un couvert de plus de 10'000 m<sup>2</sup> pour diverses manifestations et attractions. C'est dans ce cadre que les machines de l'île trouvent leurs locaux. Ces constructions mécaniques de style « steampunk<sup>36</sup> » mettent en scène un univers magique et *original*. Le musée et le carrousel qui accompagne la halle de fabrication des machines offrent au public une réelle découverte et une inestimable mise en valeur des halles.

Le projet de ré-urbanisation de l'île de Nantes s'est fait en plusieurs étapes mais le quartier de la création peut réellement considérer les halles aux machines comme un formidable *incubateur urbain* qui a servi de point de départ vers une amélioration de la salubrité et de la qualité de vie des lieux. Les aménagements du site ne sont pas en reste : ils proposent un long quai praticable à pied comme à vélo et depuis peu, fourmillant de restaurants et d'activités diverses liées aux récentes constructions ou aux réaffectations des nombreux édifices industriels.

Le quartier est maintenant en plein essor : l'université est en train de rassembler plusieurs filières sur l'île et un développement des activités culturelles est largement soutenu par les autorités. C'est grâce à ce soutien que l'on retrouve les bâtiments de la fabrique, accolés à la halle aux machines. Ils forment un complexe accueillant diverses associations liées à la musique et une grande salle de concert.

En conclusion, la Halle aux Machines est une sorte de point de départ, un générateur d'intérêt pour un lieu qui était devenu inintéressant. Elle fait partie d'un gigantesque plan d'urbanisation de l'ensemble de l'île qui l'a utilisée pour se placer sur le devant de la vie culturelle de la ville de Nantes.

La leçon architecturale qui peut en être tirée est le choix très *original* et judicieux du programme en fonction de la qualité préexistante des halles.



<sup>36</sup> *Steampunk* : une esthétique rétro-futuriste qui est empruntée au XIXe siècle de Jules Verne : des machines à vapeur technologique accompagnées des designs et des décors inspirés eux aussi de cette époque et de cet imaginaire.

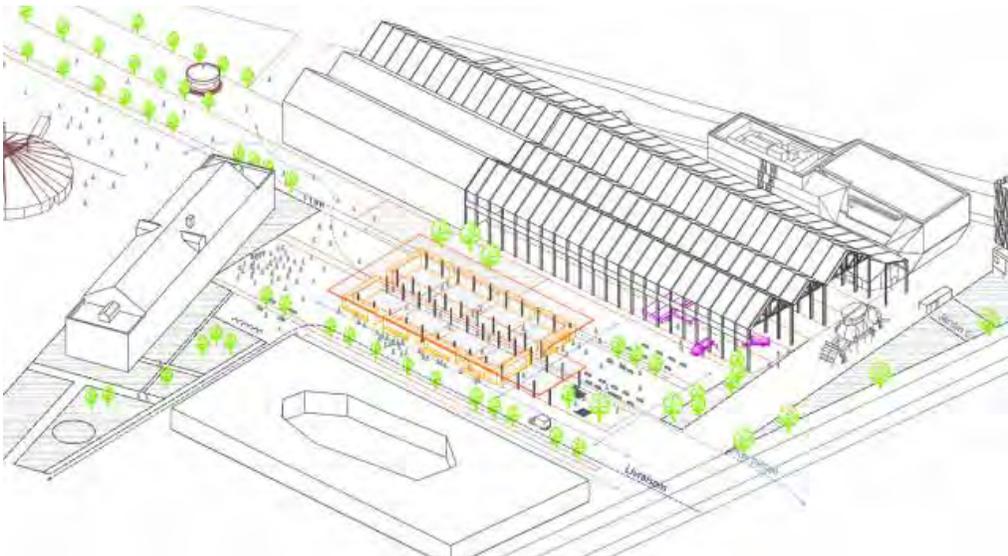


Image : Halle aux Machines.  
<[Http://construire-architectes.over-blog.com/la-machine](http://construire-architectes.over-blog.com/la-machine)>

Perspective : Halle aux Machines et contexte.  
<<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/ile-de-nantes-un-projet-de-halles-de-france-2967012>>

## PAYSAGE URBAIN

### THE HIGH LINE PARK

New York, 2009

Architecte : Diller Scofidio+Renfro

Spécialiste Jardin : Piet Oudolf

Paysagiste : James Corner

Dans ce quartier de New York, sur la rive ouest de Manhattan, une voie ferrée surélevée a été reconvertie en espace vert public. Le tracé des rails, appelée High Line, qui relie 22 îlots construits, surplombe de vieux entrepôts et des bâtiments industriels désaffectés, récemment transformés en zone d'habitations. Un chemin de promenade serpente à la place des trains, entre herbe, fleurs et arbustes. De là, la vue plonge sur la Hudson River, les immeubles et les entrepôts.

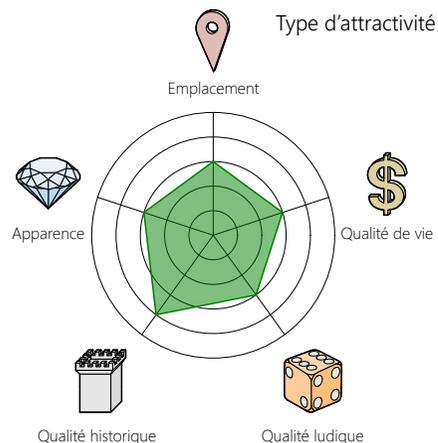
Ce projet relève plusieurs défis : maintien d'un édifice d'un intérêt historique et esthétique certain, promotion du quartier, qui a vu augmenter la valeur des immeubles voisins de l'ancienne voie ferrée, ajout de verdure dans un secteur qui en manque, apport d'une nouvelle visibilité.<sup>37</sup>

En effet, le caractère industriel et ferroviaire préexistant du site apporte beaucoup à ce projet : cette voie traverse une longue partie de New York, jusqu'alors avec peu de caractère et soulevant peu d'intérêt. Mais la possibilité de pouvoir se promener entre les bâtiments à une hauteur inhabituelle donne à ce lieu une nouvelle identité inédite et originale<sup>2</sup>. Ensuite, le manque de contact avec la végétation en ville est bien connu : la High Line offre une balade rafraîchissante et « à l'abri » du trafic routier.

Les auteurs ont particulièrement soigné les accès à la High Line : des ascenseurs permettent à tous de venir profiter du parc ; des escaliers ponctuent le parcours à des endroits stratégiques pour rendre le tracé profitable au plus grand nombre ; certains escaliers bénéficient même d'une particularité urbaine pour offrir des bancs ou même des auditorios en plein-air ; finalement des rampes offrent encore une diversité d'accès pour gagner en variation.

La High Line s'inspire très probablement de la coulée verte René-Dumont et en particulier le viaduc des Arts, à Paris. Celui-ci, est un ancien dispositif ferroviaire reconverti en balade surélevée à la place des rails et en atelier pour artiste au niveau de la rue. Cette promenade apporte une situation fortement similaire à celle de la High Line mais qui ne met pas autant en avant les accès qui se limitent à de petits escaliers ponctuels.

Il faut noter que ce jeu de niveau entraîne la création d'un nouvel univers, une dimension parallèle avec des caractéristiques complètement différentes de celles du rez-de-chaussée. Ce nouveau paysage urbain a un double intérêt : pour ceux qui l'empruntent et qui en profitent et ceux qui l'observent depuis les bâtiments environnants. A tous les deux, la High Line offre une bouffée d'air frais et un lieu *original*.



<sup>37</sup> Source : *Le projet High Line : Requalification d'une voie ferrée aérienne à New York*, p.1, BOUCHER Isabelle, observatoire municipal, 2006.



## ÉVÉNEMENT

### PARC DE LA VILLETTE

Concours Paris, 1982

Architecte projet 1 : OMA

Architecte projet lauréat : Bernard Tschumi

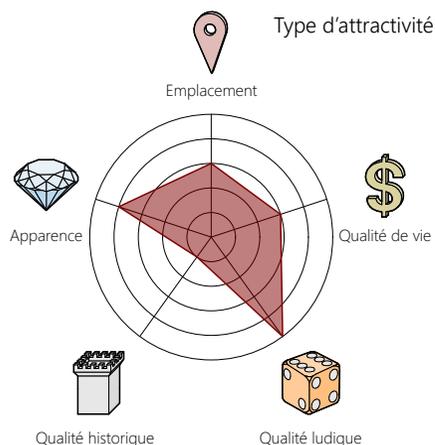
Le projet du Parc de la Villette a suscité beaucoup d'enthousiasme et inspiré de nombreuses équipes. Il fallait concevoir un espace public où la terre reste un élément central sans pour autant le couvrir de végétation, éviter d'en faire un parc d'attraction à la Disney, lui garder un caractère spécifiquement français et lui donner un aspect résolument futuriste. Le parc devait répondre à trois fonctions, selon Danièle Voldman : « *pédagogique, récréative et symbolique*. »<sup>38</sup> On comprend que ce programme original ait généreusement stimulé l'imagination des architectes et des paysagistes, qui ont livré une très grande variété de propositions.

« *Pour tenter de comprendre ce qui a été voulu pour le parc de La Villette, il ne faut pas limiter l'analyse au seul contenu du programme et du projet primé. C'est l'ensemble des « rendus » qui permet de dégager une idée générale, parfois contradictoire mais toujours foisonnante* »<sup>39</sup>

Ci-contre, en haut, un premier projet de OMA met en place un dispositif de bandes. Cette géométrie reflète la volonté des concepteurs de considérer le parc comme un bâtiment sans murs, presque virtuel, un « Condensateur Social de la taille d'un parc »<sup>40</sup>. Le projet met en place des couches fonctionnelles, baptisées de noms déroutants pour les habitués au vocabulaire des paysagistes. OMA parle ainsi de « bandes », de « grilles ponctuelles ou confettis », de « voies d'accès et circulation » et de « couche finale ».<sup>41</sup>

En dessous, le projet lauréat de Bernard Tschumi adopte une toute autre attitude : A l'opposé de la vision d'un parc qui fait abstraction de la ville qui l'entoure, l'espace projeté s'y intègre et se mêle à son architecture. Les 42 folies que propose le concepteur sont conçues en un réseau qui structure la géométrie des lieux, une trame qui sous-tend et rythme l'espace. Chacune de ces constructions a été imaginée et bâtie sans qu'une fonction lui soit attribuée. Ce n'est qu'après leur édification que les administrateurs du parc ont trouvé une utilisation à ces pavillons rouges. « *Les folies ont structuré le Parc, tout en permettant que la vie s'installe de manière organique et non imposée*. »<sup>42</sup>.

Le concours du parc de la Villette met en avant plusieurs points intéressants : d'abord, la multifonctionnalité des deux propositions susmentionnées est un réel atout. Les « Folies » de Tschumi sont appropriables selon les besoins et les bandes de Koolhaas proposent une gamme de différentes activités. Ensuite, l'aspect événementiel des projets amène de l'originalité : dans les deux cas, des éléments ponctuels viennent dynamiser et varier l'espace du parc.



38 Extrait de *Le parc de la Villette entre Thélème et Disneyland*, p.23, VOLDMAN Danièle, Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°8, 1985.

39 Extrait de *L'invention du Parc*, BARZILAY Marianne, HAYWARD Catherine, LOMBARD-VALENTINO Lucette, Paris, Graphite, 1984.

40 Extrait de *Concours international pour le parc de la Villette*, p.73-75, GOULET Patrice, L'architecture d'aujourd'hui, n°225, 1983.

41 Source : traduction de Rem Koolhaas | OMA : *The construction of Merveilles*, p.102-104, GARGIANI Roberto, EPFL Press, Lausanne, 2008.

42 Extrait de *Les folies*, CHEVIGNARD Arthur, l'architecture Métallique à Paris et sa Région, <<http://arthur22.free.fr/Folies/Folies.htm>>.

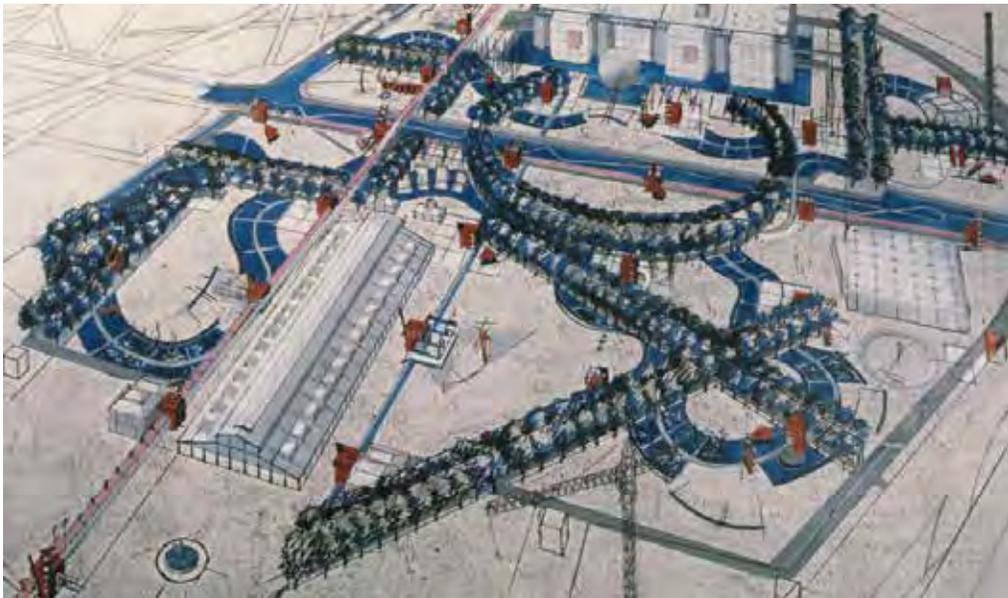


Image haut : [Projet parc de la Villette, OMA, 1982.](http://oma.eu/projects/parc-de-la-villette)  
 [<http://oma.eu/projects/parc-de-la-villette>](http://oma.eu/projects/parc-de-la-villette)

Image milieu : [Projet parc de la Villette, Bernard Tschumi, 1982.](https://lavillette.com/histoire)  
 [<https://lavillette.com/histoire>](https://lavillette.com/histoire)

Image bas : [Une des « folies » réalisées, Bernard Tschumi, 1982.](https://www.pinterest.fr/pin/517562182160000780/?ip=true)  
 [<https://www.pinterest.fr/pin/517562182160000780/?ip=true>](https://www.pinterest.fr/pin/517562182160000780/?ip=true)

## TRANSFORMATION

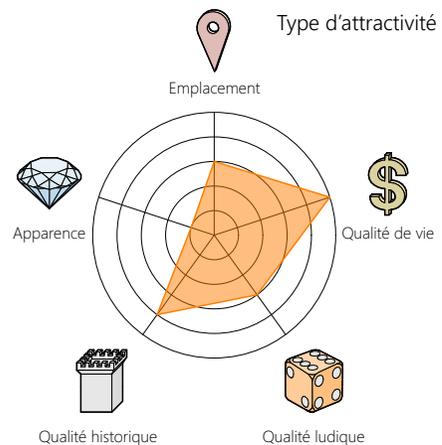
### VIADUKTSTRASSE

*Viaduktstrasse, Zürich, 2010*

Architecte : EM2N

Le viaduc d'Aussersihl, inauguré en 1894 dans le 5ème arrondissement de Zurich, réunit deux ponts ferroviaires. Le viaduc qui mène à Wipkingen est toujours en fonction, mais l'embranchement de Letten a été désaffecté pour être remplacé par un chemin de fer de banlieue en 1998. Reconvertie, cette voie est désormais réservée aux piétons et aux cycles entre les 5ème et 6ème arrondissements. Le viaduc comprend 51 arches de pierre naturelle travaillée, qu'ont investies des PME, puis, plus récemment, un large éventail de restaurants et de boutiques ainsi qu'un marché couvert. Grâce à ce recyclage multifonctionnel, l'ancienne voie ferrée se dresse plus comme un obstacle malvenu entre zones résidentielles et industrielles mais offre au contraire une ouverture au 5ème arrondissement, en donnant au quartier davantage d'*attractivité* locative et de services. Le viaduc est devenu un centre d'intérêt pour toute la ville. « [...] *Le projet de conversion du viaduc se distingue par la qualité de sa conception et donne une impulsion au changement social en cours dans le quartier.* »<sup>43</sup>.

Hormis le fait qu'il soit situé en Suisse, plusieurs éléments rendent ce projet intéressant : premièrement, le jeu entre les niveaux de la rue, du viaduc piéton et de celui dédié au chemin de fer crée une atmosphère particulière, comparable même si l'échelle est différente, à celle de la *High Line* de New York. En outre, le caractère industriel et ferroviaire du site lui offre déjà une qualité préexistante. Celle-ci nous amène au dernier point, la transformation. Effectivement, le projet propose un aménagement des locaux reliant les deux viaducs. Ainsi, les architectes non-seulement règlent le problème d'insalubrité de cet espace interstitiel mais aussi offrent une nouvelle dynamique au lieu en y aménageant des locaux dédiés au commerce et à la restauration.

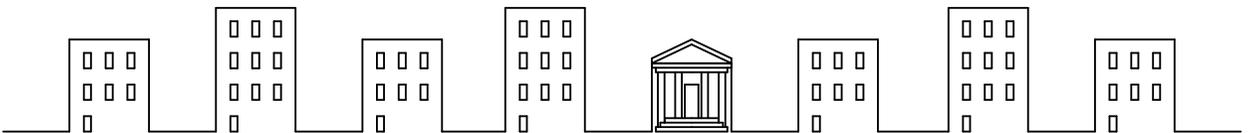
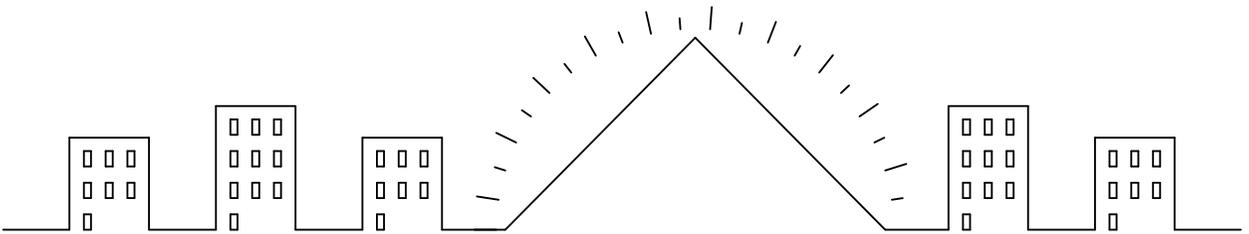
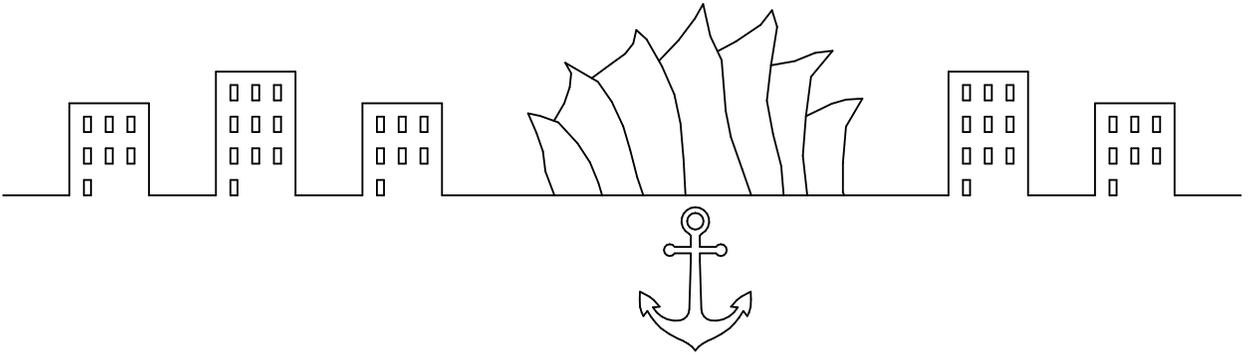
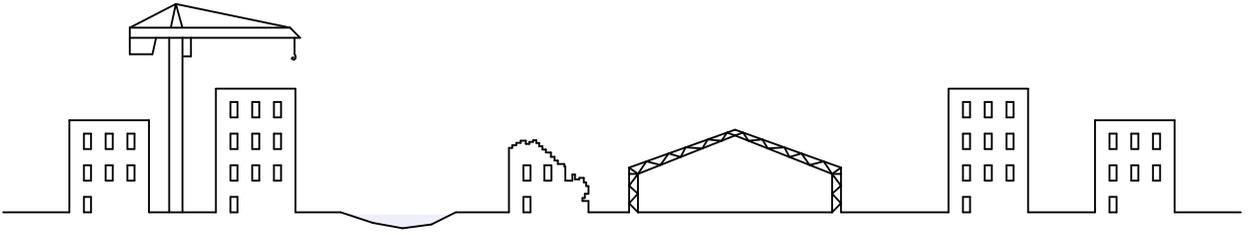


43 Extrait traduit de *The viaduct as a link*, ANONYME, Tec21, n°137, 2011.



Image : Viaduktstrasse, Zürich, 2010.  
<<https://inhabitat.com/historic-viaduct-arches-are-transformed-into-a-trendy-shopping-district-in-zurich/im-viadukt-by-em2n-6/>>

Image : Viaduktstrasse plan, Zürich, 2010.  
<<http://www.em2n.ch/projects/viaductarches>>



## *CHAPITRE IV*

# **SYNTHÈSE EXEMPLES**

Ce chapitre a pour but de rassembler les similitudes et de comprendre quels sont les facteurs communs qui déterminent de tels projets.

Quatre catégories sont analysées : le contexte, le fond et la forme, la mise en scène et finalement, le programme.

## CONTEXTE

*Le contexte est très souvent d'une importance primordiale pour le fondement même d'un projet en son sein. Bien que certains des exemples analysés ne semblent pas lui accorder une très grande importance, il est tout de même possible de relever quelques similitudes entre les différentes approches.*

### Contexte urbain

Tous les projets se situent dans des centres urbains. Cela implique non seulement une plus grande fréquentation mais aussi un développement futur plus probable.

### État à priori désavantageux

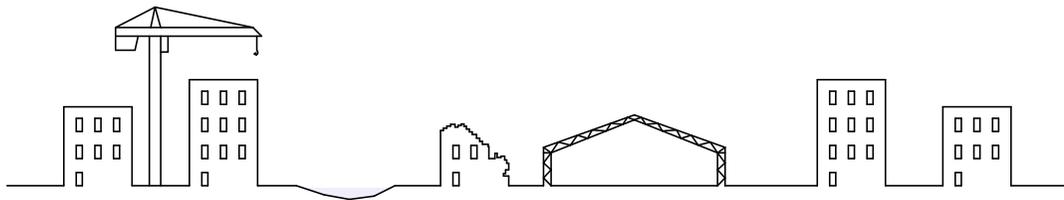
Les projets s'implantent tous dans des lieux qui sont soit des friches, soit des endroits mal famés ou économiquement et socialement pauvres ou encore insalubres. Un état à priori désavantageux semble créer une sorte de contraste entre le avant et le après qui permet au projet de marquer la population et d'inciter les gens à s'intéresser à la nouvelle situation.

### Qualité préexistante

Tous les exemples ont la particularité de profiter d'une ou de plusieurs qualités préexistantes du site. Celles-ci ne sont pas forcément visibles avant l'arrivée des nouveaux projets mais ces derniers soulignent ces caractéristiques. Elles peuvent être de nature très variée : traces historiques, paysage, topographie ou même juste une nouvelle perspective sur le contexte.

### Prévision de développement

Tous les exemples sont réalisés en marge d'un développement beaucoup plus global. Cette planification à grande échelle est souvent issue d'une politique de dynamisation du contexte dans son ensemble.



## FOND ET FORME

*Le fond et la forme définissent les exemples en tant qu'icône. Tous les exemples deviennent une sorte de bien commun, de patrimoine.*

### Ancrage culturel

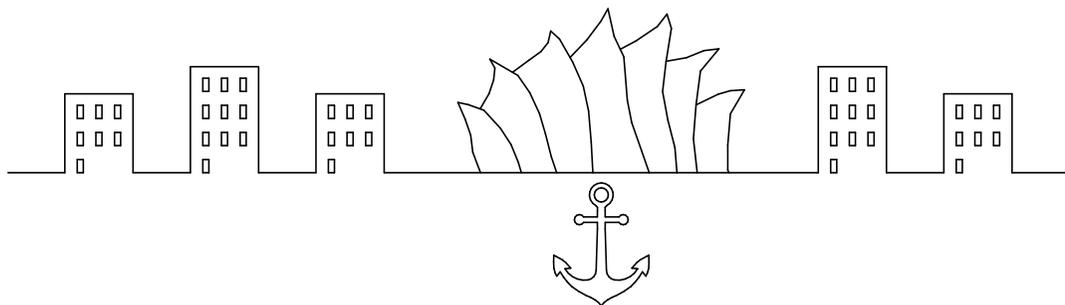
Tous les projets cherchent à être reconnus, acceptés et même à s'ancrer au sein de la population pour devenir eux-mêmes des sortes de nouvelles identités du lieu. Cette opération peut s'effectuer de deux manières : par un symbolisme individuel soit par une image, ou par un symbolisme collectif, c'est-à-dire une inclusion des citoyens dans le résultat du projet. Les deux engendrent une forme de sentiment collectif d'appartenance, une reconnaissance d'identification collective.

### Apparence contrastant avec le contexte

L'image des exemples est dans tous les cas très contrastante avec son contexte. Cela implique un décalage qui permet une identification de l'objet très rapidement et de manière très mémorable.

### Confrontation des deux thèmes

Il est intéressant de noter que ces deux premiers thèmes ont une attitude très différente : l'un est la volonté très forte de rentrer dans l'identité des gens et l'autre veut au contraire contraster un maximum avec le contexte local. Ce décalage fait la force de ces projets : il amène non seulement un attachement sentimental de la population à la construction mais aussi une forme reconnaissable parmi toutes les autres.

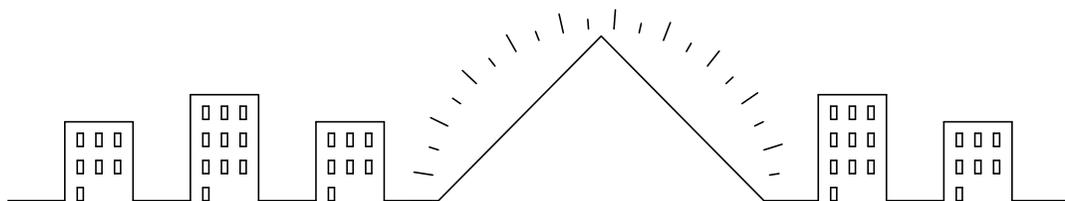


## MISE EN SCÈNE

Il est maintenant évident que tous ces exemples refusent la banalité. Ils ont tous l'ambition de créer l'événement.

### Effet d'émerveillement

Tous les projets analysés sont clairement réfléchis pour amener une nouvelle dynamique au lieu mais pas seulement. Ils ont la caractéristique de produire un effet d'*émerveillement*. Plusieurs éléments peuvent en être les raisons : le caractère *original* et *extravagant*, la taille, sa situation. Ces critères peuvent amener cet effet de « grandiose et inattendu » qui fait qu'un bâtiment marque les esprits.



## **PROGRAMME**

*Le programme et la fonction des exemples sont déterminants pour leur acceptation et leur réussite au sein du contexte.*

### **Exception au sein du contexte**

Le programme est dans tous les cas soit unique en son genre dans le contexte soit traité de manière très originale et inattendue. Cela crée aussi une identité par la singularité des fonctions.

### **Qualité publique**

Les exemples présentés plus haut ont tous des qualités publiques : leur programme est destiné au plus grand nombre et ils offrent tous des espaces ouverts dédiés au public.

### **Fréquentation continue ou presque**

L'utilisation des bâtiments est dans tous les cas à haute fréquentation : si les constructions ne sont pas ouvertes le soir et la nuit, l'espace public l'est et amène une grande diversité d'utilisateurs. Cette forte fréquentation amène une dynamique quasi permanente.





Image : Fribourg, vue aérienne plateau de Pérolles et du site d'intervention. <<https://www.google.ch/maps/>>

## CHAPITRE V

# SCÉNARIO

Ce chapitre définit un site pour le travail de master. Les critères précédemment soulevés sont primordiaux pour le choix de ce site. Celui-ci a déjà été évoqué dans le début du travail : il s'agit du projet d'un parc longiligne sur une ancienne voie industrielle entre la gare de Fribourg et l'usine des Chocolats Villars.

Les études menées sur ce site sont divisées en sous-thèmes : une première explication du choix du site, l'emprise du site suivi d'un reportage photographique, la mobilité douce, les transports existants et prévus, les projets futurs environnants, les affectations existantes, la végétation et la topographie.

## CHOIX DU SITE

Le site forme un arc entre la gare de Fribourg et l'ancienne usine des Chocolats Villars passant le long des voies de chemin de fer.

### Contexte

Le contexte regroupe tous les critères : le site se situe en milieu urbain et est actuellement en grande partie inaccessible, ce qui offrira par la suite des perspectives de promenades actuellement impossibles ; les habitants sont conscients du manque d'activité publique dans la zone ; le site se trouve dans un contexte en pleine expansion, dont les principaux et futurs projets<sup>44</sup> sont : la tour de l'esplanade, le site Cardinal et la Haute École de santé et de travail social ; le site a la chance de traverser une multitude de situations différentes, à savoir il longe un parc, des voies de chemin de fer, des bâtiments industriels, des bâtiments commerciaux, des logements et des bâtiments dédiés à la culture ; de plus, il est situé de telle manière qu'il en devient une sorte de charnière ou de centre névralgique entre ces différents projets ; il offre d'ailleurs une grande quantité de connections possibles entre les différents quartiers ; finalement, les jeux de niveaux sont multiples et permettent d'envisager des distributions variées pour le site.

### Projets prévus et en cours

La commune prévoit un développement futur de la zone mais tous les projets<sup>1</sup> qui s'y inscrivent ont une identité relativement faible ne cherchant pas à créer l'événement, ce qui laisse une grande place à un projet *iconique* assimilable à celui de *Superkilen* ou de la *High Line*. Une étude<sup>45</sup> pour une voie de mobilité douce est en cours au service de l'édilité. Cette étude a pour but d'inclure quelques aménagements publics mais n'a pas l'ambition de proposer un véritable parc. De plus, elle est extrêmement contrainte par les propriétaires des parcelles, ce qui lui impose un tracé peu avantageux.

### Histoire

Le site est chargé d'histoire, bien que cela ne se voie pas au premier coup d'œil actuellement. L'ancienne gare et la voie ferrée, reliant la gare et le site industriel de Pérolles, ont été créées en 1872 grâce à Guillaume Ritter, créateur d'entreprise et ingénieur. Cette opération a donc été effectuée déjà avant la création du Boulevard de Pérolles en 1900 mais le projet trop ambitieux pour Fribourg ne fonctionnera que jusqu'en 1875. La voie de chemin de fer, aussi appelée « la voie industrielle », aujourd'hui abandonnée, occupe en grande partie le même tracé que cette future voie de mobilité douce. Encore aujourd'hui, le passé industriel (scierie, fabrique de wagon et fonderie) du site marque fortement le type de construction qui s'y trouve. La fabrique de wagons deviendra une caserne militaire en 1880 avant d'être réaffectée en université en 1895. La fabrique de Chocolats Villars arrivera en 1901. Le site industriel se transformera peu à peu en campus universitaire. Le musée d'histoire naturelle a comme projet de se déplacer dans un ancien bâtiment industriel sur la route de Arsenaux.<sup>46</sup>

44 Projets futurs environnants, page 72-73

45 Mesure 3M.06.01, projet d'agglomération de troisième génération, plan directeur régional, annexe 1 page 90-91

Plan non-officiel et non-définitif du projet de voie verte de la gare de Fribourg - Cardinal - Plateau de Pérolles, annexe 2 page 92-93

46 Extrait de analyse site Fribourg, CARDINAUX Nicolas, ORLANDO Paolo, ROGGIO Lukas, atelier Boeggli-Kramp, HEIA, Fribourg, 2015.

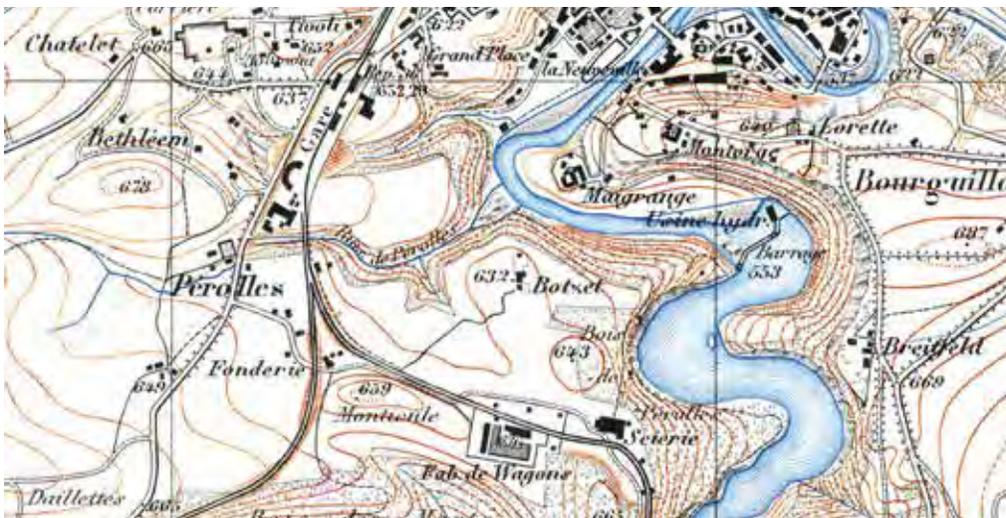


Image haut : Photo historique prise approximativement depuis l'ancienne gare en direction du site industriel de Péroles, vers 1874. Image prise dans *Analyse site Fribourg*, CARDINAUX Nicolas, ORLANDO Paolo, ROGGO Lukas, atelier Boeggli-Kramp, HEIA, Fribourg, 2015.

Image bas : Plan historique du plateau de Péroles à Fribourg, 1974. <<https://map.geo.admin.ch/>>

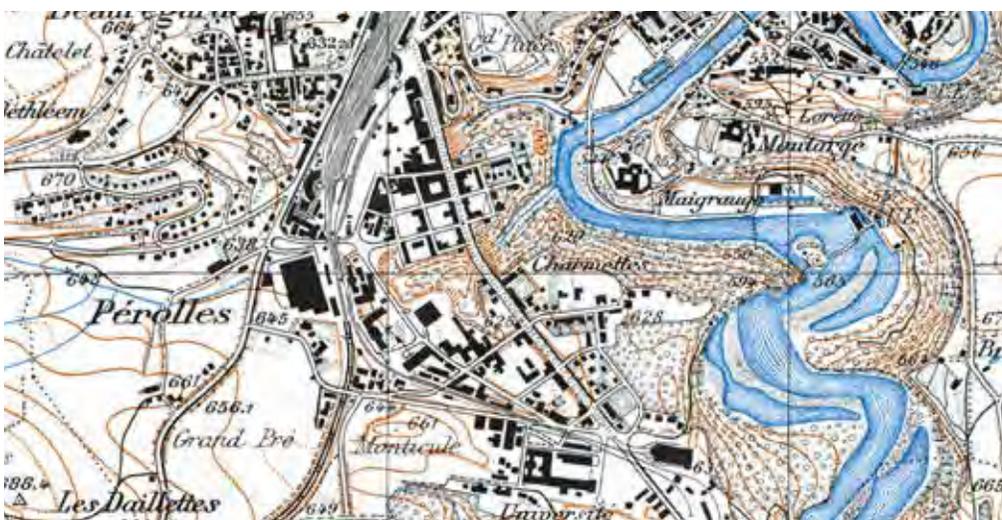


Image haut : Photo aérienne historique prise approximativement sur l'ancienne gare en direction du site industriel de Péroilles, vers 1939. Image prise dans *Analyse site Fribourg*, CARDINAUX Nicolas, ORLANDO Paolo, ROGGO Lukas, atelier Boeggli-Kramp, HEIA, Fribourg, 2015.

Image bas : Plan historique du plateau de Péroilles à Fribourg, 1939. <<https://map.geo.admin.ch/>>



• Gare de Fribourg

• Passage du Cardinal

## RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE

*Une balade de la gare de Fribourg au campus universitaire de Péroilles*







Image :

Photo par drone sur le parc de la fonderie en direction du site Cardinal et de la gare de Fribourg, 2015.  
Image prise par CARDINAUX Nicolas.





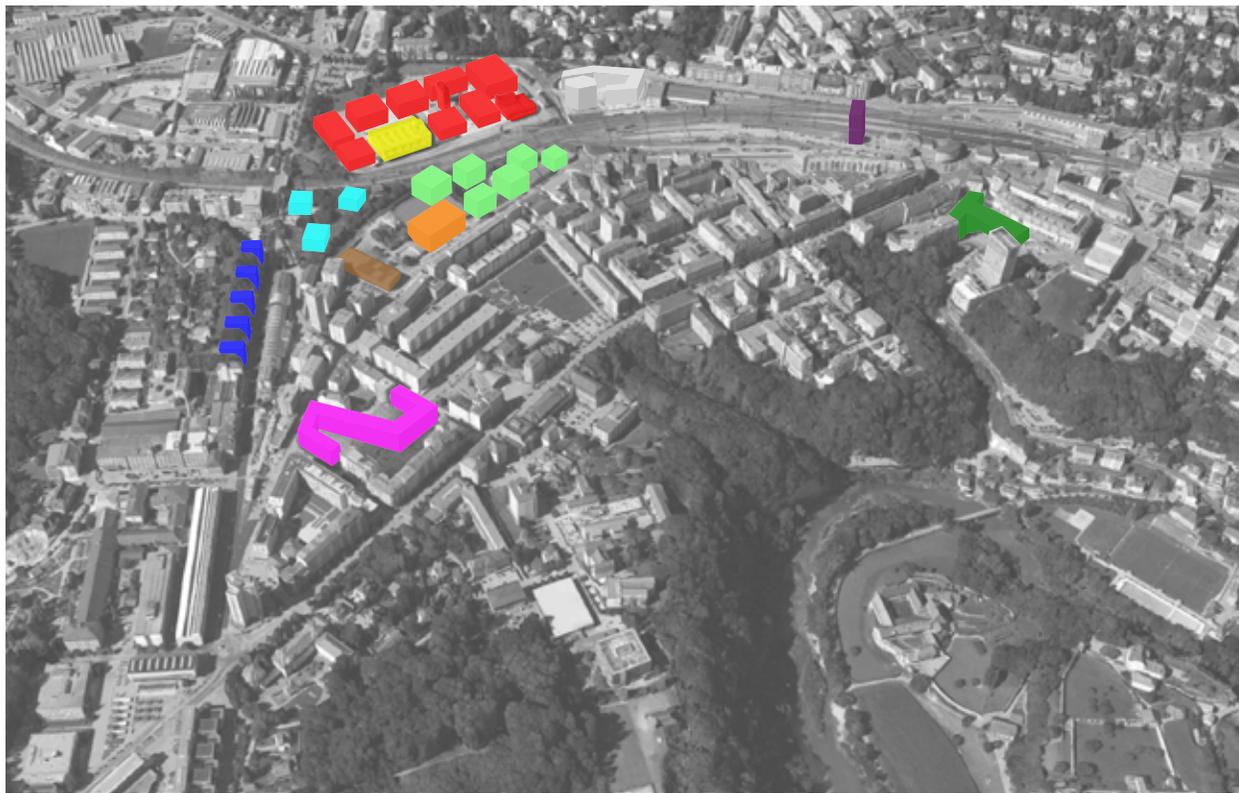
Image :

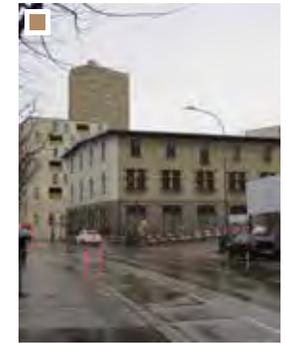
Photo par drone sur le parc de la fonderie en direction du site universitaire de Pélrolles à Fribourg, 2015.  
Image prise par CARDINAUX Nicolas.



## PROJET FUTURS ENVIRONNANTS

- Site Cardinal - Brockmann Stierlin - Mixte : logements-bureaux-campus de recherche (Smart Living Lab)  
Source image : <<https://www.rts.ch/info/regions/fribourg/5851956-feu-vert-du-grand-conseil-au-parc-d-innovation-fribourgeois-bluefactory.html>>
- Halle Grise - Boeggli Kramp - Campus de recherche (Smart Living Lab)  
Source images : <<http://www.boegglikramp.ch/sanierung-und-umnutzung-halle-grise-bluefactory-fribourg/>>
- Tour de lesplanade - Dominique Perrault - Mixte : commerces-bureaux-logements  
Source image : <<https://company.sbb.ch/fr/immobilier/projets-actuels/romande.html>>
- Arsenaux - Baker et Blanc - Mixte : petits commerces-logements  
Source image : <<https://www.bakkerblanc.ch/projects/les-arsenaux>>
- Quartier d'habitation Jacques-Gachoud - Boeggli Kramp - Logements  
Source image : <<http://www.boegglikramp.ch/quartier-dhabitation-jacques-gachoud-fribourg/>>
- Butte de Pérolles - KPA - Logements  
Source image : <<http://www.kp-a.ch/inc.7.php>>
- Parc de la Fonderie - Parvico - Logements  
Source image : <<https://www.laliberte.ch/info-regionale/fribourg/le-parc-de-la-fonderie-est-a-l-enquete-318328>>
- Parking de liaison centre ville - Parvico - Mixte : Parking centre ville-commerces-bureaux-logements  
Source image : *Fribourg centre B : Parking de Liaison - MEP Grands-places*, Commission d'architecture et d'urbanisme - SECA, SAPCO SA, 2015.
- Haute école de santé et travail social - Armon Semadeni Architekten GmbH - Université  
Source image : <<http://www.armonsemadeni.com/auswahl/fachhochschule-fribourg/>>
- Concours pour les nouveaux locaux du musée d'histoire naturelle - Culture-musée  
Source image : <<https://www.google.ch/maps/>>





## MOBILITÉ DOUCE

- Axes principaux dédiés à la mobilité douce existants
- Axes dédiés à la mobilité douce projeté par la commune



## ***TRANSPORTS PUBLICS***

- Lignes de chemin de fer
- Lignes de bus régulières



## AFFECTATIONS

- Mixte - logement/bureau/commerces
- Universitaire
- Scolaire
- Industriel
- Hotel
- Culture
- Religieux



## NATURE DU SITE

schéma haut : topographie

schéma bas : nature et végétation



## **PROPOSITION**

*Le but du projet de master est de proposer, en plus de la volonté de la commune de créer un axe de mobilité douce, un véritable parc thématique.*

### **Axe de mobilité douce**

Le service de l'édilité de la commune de Fribourg est en pleine étude pour la création d'un axe de mobilité douce sur l'emplacement du site. Voilà ce que le *projet d'agglomération de troisième génération*<sup>47</sup> (PA3) relève : « *La requalification du plateau de Pérolles constitue une opportunité de mettre en œuvre un projet de revalorisation, orienté mobilité douce. Avec cette nouvelle liaison MD, cela permet de relier les pôles universitaires via la gare de Fribourg ainsi que le secteur du plateau d'Agy depuis Pérolles. Les aspects du paysage seront aussi valorisés. La mesure complète les itinéraires du réseau principal de MD.*<sup>1</sup> » La commune veut donc un tracé de mobilité douce agrémenté de quelques éléments publics pour mettre en valeur le paysage. Ce projet est motivé par la conviction que le site étudié mérite d'être investi, dynamisé et rendu plus attractif. Cette voie de mobilité douce est une réelle aubaine pour envisager un parc de type « Marchevelous ».

### **Parc thématique**

Le tracé croise de multiples situations et il serait souhaitable de les traiter de manière adaptée pour chacune d'entre elles. Effectivement, l'axe se confronte non seulement aux rails, synonyme de dégagement, mais aussi au parc de la fonderie et à la qualité de sa végétation, à l'ancien et au nouveau quartier des Arsenaux, à la nouvelle Haute école de santé et travail social de Armon Semadeni Architekten, au futur musée d'histoire naturelle, au FRISON, au campus universitaire de Pérolles, à la tour de l'Esplanade et finalement à la tour Landi réaffectée en logements. Toute ces différentes rencontres exigent des traitements bien adaptés qui auront la vocation de définir des thèmes, créant ainsi une balade divertissante et variée.

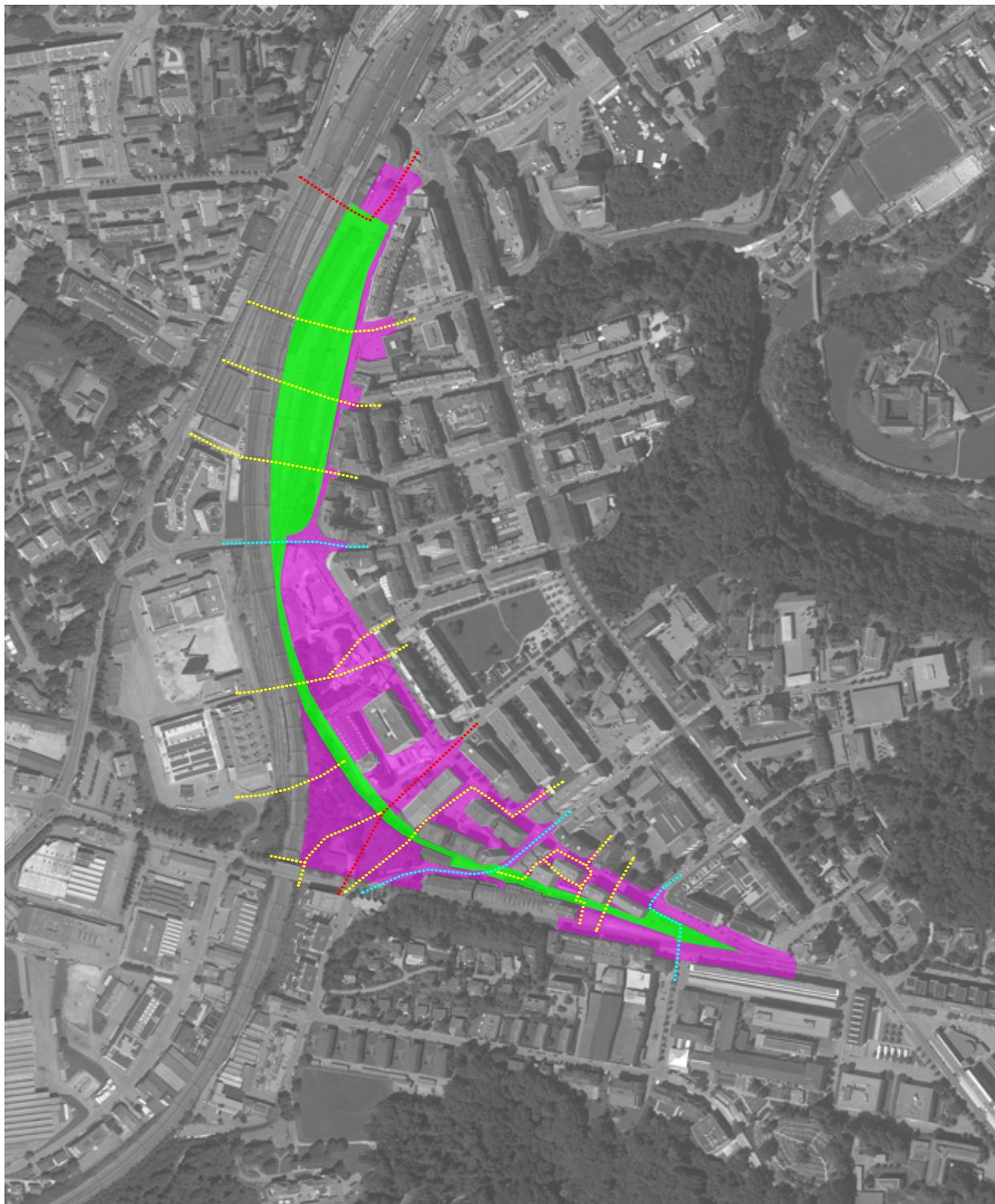
### **Emprise du projet**

Deux périmètres sont définis en vue du projet de master : un premier périmètre englobe le tracé de mobilité douce prévu par la commune mais aussi l'esplanade de la gare pour pouvoir profiter de ce grand espace inutilisé. Un deuxième périmètre, plus large, comprend les espaces à disposition le long du tracé mais pas nécessairement liés ainsi que la surface des projets avoisinants.

### **Traversées, accès et liens**

Finalement, le site est traversé par deux routes existantes, le Passage du Cardinal et la rue de l'Industrie, et un passage piéton, se situant vers la fin du périmètre, côté Chocolats Villars. Plusieurs passages sont prévus avec le tracé de mobilité douce : à côté de l'Ancienne Gare, un sous-voie et un passage du parc de Pérolles à la route de la Fonderie. D'autres passages sont envisageables, que ce soient des sous-voies, des passerelles ou juste des chemins. Ces tracés perpendiculaires à la voie de mobilité douce ont une importance primordiale pour le projet : ils doivent permettre de créer une jonction entre les deux côtés de cet axe, d'ouvrir de nouvelles connections et de renforcer la fréquentation et l'utilité du parc.

47 Mesure 3M.06.01, *projet d'agglomération de troisième génération*, plan directeur régional, annexe 1 page 90-91  
*Plan non-officiel et non-définitif du projet de voie verte de la gare de Fribourg - Cardinal - Plateau de Pérolles*, annexe 2 page 92-93



- Emprise au sol, périmètre de projet
- Périmètre élargi
- ⋯ Passages projetés par la commune
- ⋯ Passages potentiels
- ⋯ Passages existants

## ***PISTES DE PROJET***

### **Réflexions suite à la critique**

Deux points semblaient essentiels à éclaircir pour la suite du travail : une meilleure compréhension des situations rencontrées le long de la voie de mobilité douce et l'emplacement et le programme d'un bâtiment. Dans le but de résoudre le deuxième point, je me suis posé cette question : que pourrait rendre ce passage très attractif, voir essentiel aux utilisateurs ? C'est dans cette optique que je me suis rappelé l'accès mal aménagé et peu pratique au site Cardinal (futur quartier accueillant en grande majorité des startups et des locaux universitaires). Ce site se trouvant juste de l'autre côté des rails, un accès plus direct depuis la gare et depuis le campus de Pérolles créerait une fréquentation indéniable (voir schéma p.81).

### **Réseau et événement**

Mon travail s'est donc orienté vers le développement d'un réseau permettant cette perméabilité. Les intersections des différents axes créés deviennent alors des lieux spéciaux, des événements (voir schéma p.83). Ceux-ci se matérialisent en bâtiments respectivement dédiés à la « culture diurne », « culture nocturne » et « culture industrielle » (voir schéma p.84), toute des activités fortes dans la tradition fribourgeoise mais peu mises en valeur.

### **Parc thématique (voir p.81)**

Le tracé croise de multiples situations et il serait souhaitable de les traiter de manière adaptée pour chacune d'entre elles. Effectivement, l'axe se confronte non seulement aux rails, synonyme de dégagement, mais aussi au parc de la fonderie et à la qualité de sa végétation, à l'ancien et au nouveau quartier des Arsenaux, à la nouvelle Haute école de santé et travail social de Armon Semadeni Architekten, au futur musée d'histoire naturelle, au FRISON, au campus universitaire de Pérolles, à la tour de l'Esplanade et finalement à la tour Landi réaffectée en logements. Toutes ces différentes rencontres exigent des traitements bien adaptés qui auront la vocation de définir des thèmes, créant ainsi une balade divertissante et variée.

### **Plan de synthèse (voir p.85)**

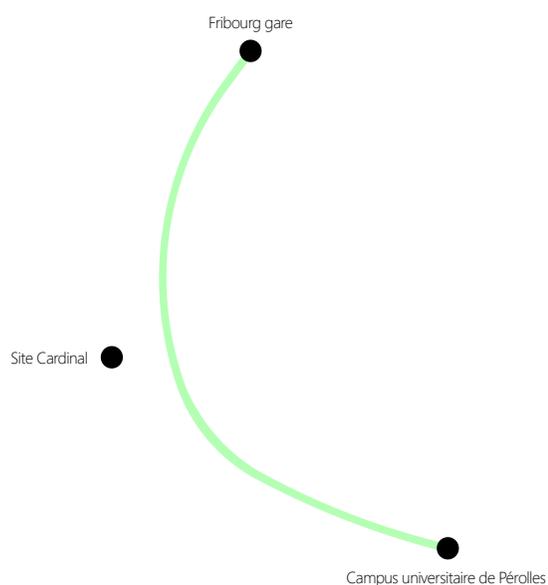
Finalement, un plan de synthèse explique le principe de base : trois bâtiments articulent un réseau de voie de mobilité douce et créent ainsi un accès original et direct au site de Cardinal.

## PARC : SITUATIONS RENCONTRÉES

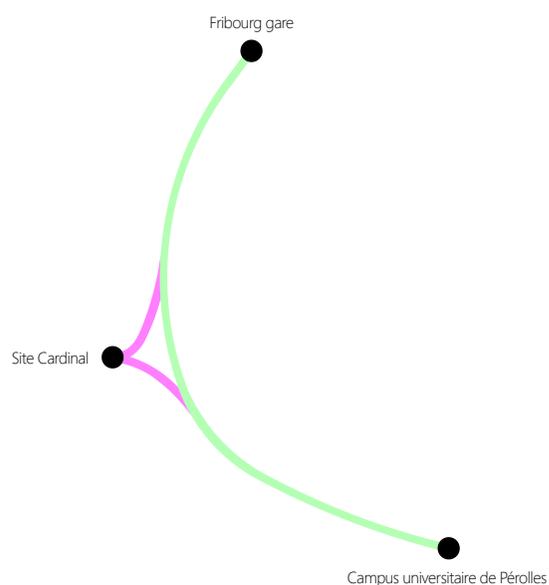


## PARCOURS À COMPLÉTER

Le parcours proposé par la commune relie deux points, la gare et le campus universitaire de Pérolles. Ce lien existe déjà et qui plus est moins long. Pour amener une plus grande perméabilité et une véritable raison d'être à la voie de mobilité douce, il est possible de lui offrir d'autres destinations : le projet de la ville de Fribourg propose une voie qui passe juste à côté du site Cardinal, sans pour autant profiter de cette proximité et de lui créer un nouvel accès. Autant le trajet depuis la gare que celui depuis le campus vers le site Cardinal sont laborieux : passage sur des routes sans voie de mobilité douce et détours inutiles. Il devient alors évident d'imaginer une voie d'accès rapide au site de Cardinal, en court-circuitant la voie existante.



Proposition de la commune

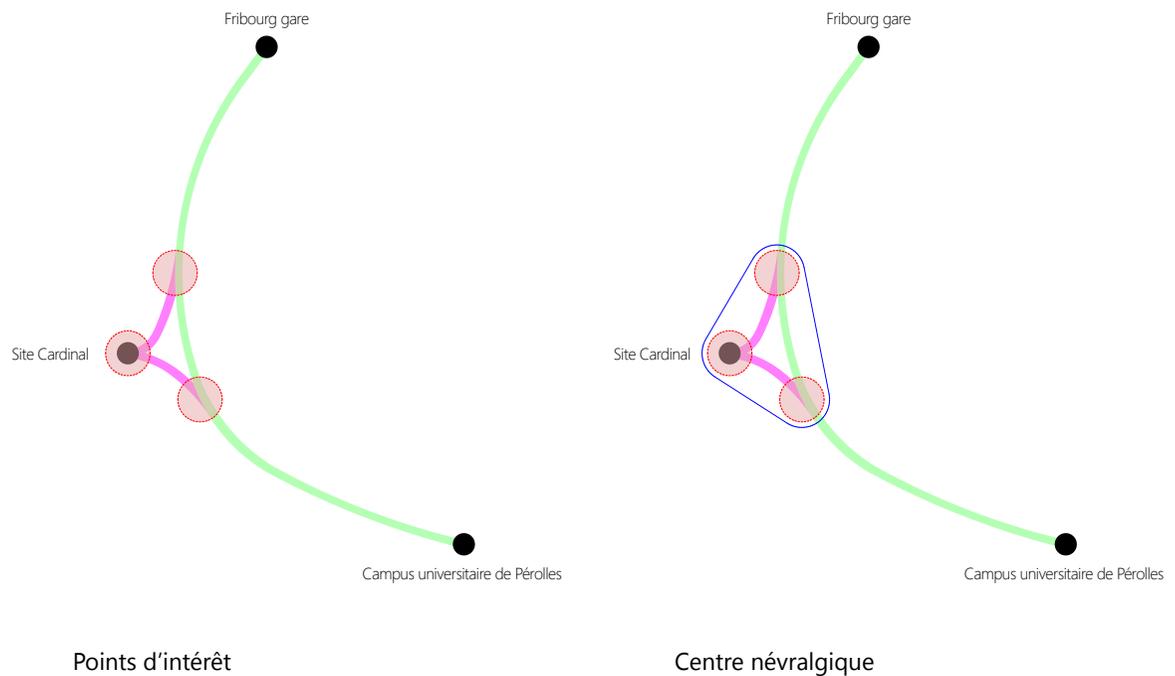


Évidence d'un lien

## CENTRE NÉVRALGIQUE

La proposition d'une traversée par-dessus les rails implique d'abord des infrastructures pour y parvenir mais aussi des points de rencontre entre ces parcours divergents. Ces lieux ont un triple intérêt : ils sont des endroits potentiellement très passant ; ils se répartissent des deux côtés des voies et ainsi créent une couture entre l'est et l'ouest ; finalement, ils sont centrés sur l'ensemble de la voie, ce qui implique une sorte de nouveau centre névralgique et distributif du tracé.

Ces trois endroits sont donc prédisposés pour devenir des événements exceptionnels de la voie.



# PROGRAMME



# PLAN DE SYNTHÈSE

Lieu d'implantation

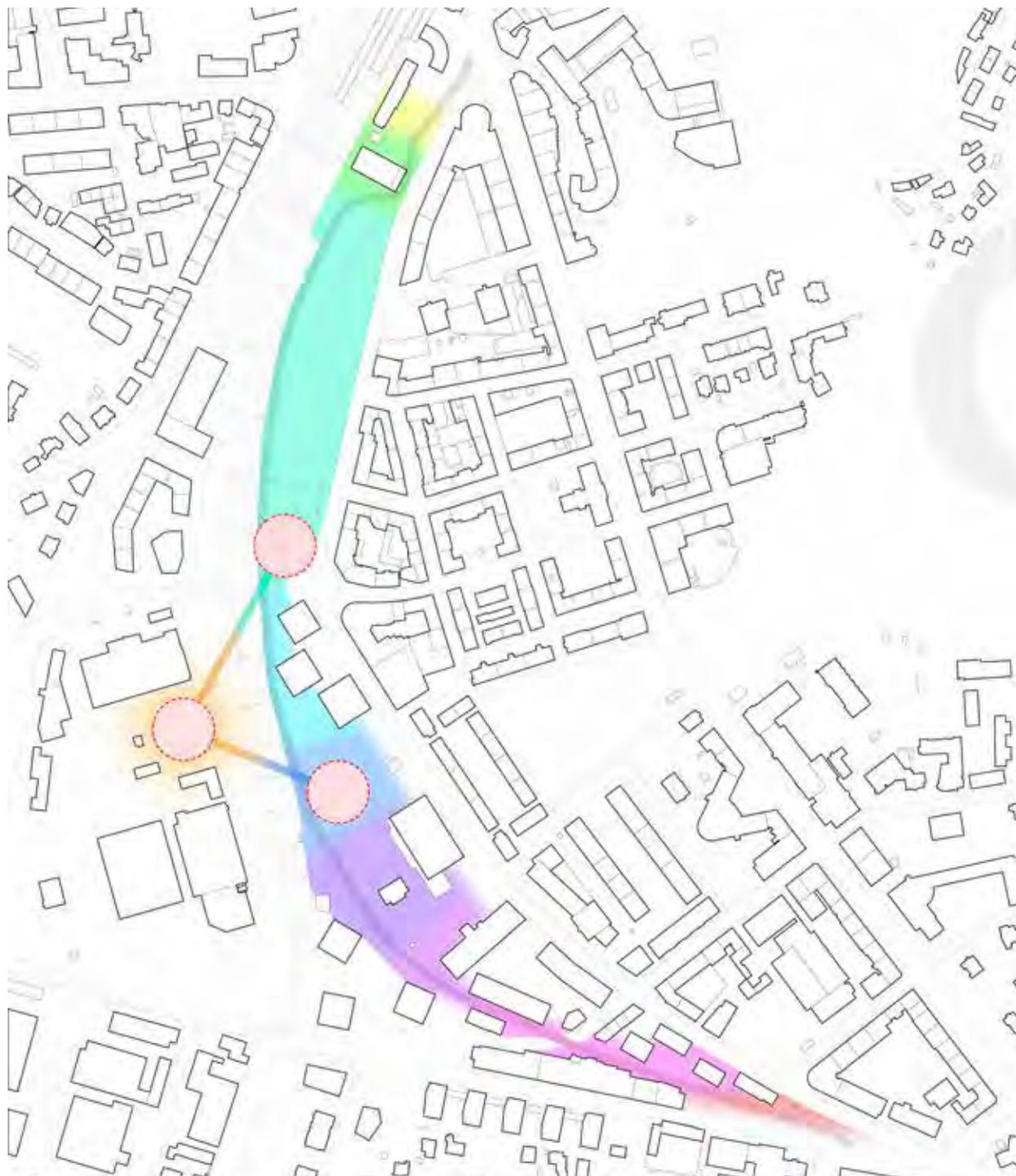




Image : Photo par drone sur le parc de la fonderie en direction du site universitaire de la gare de Fribourg, 2015. Image prise par CARDINAUX Nicolas.

## *CHAPITRE VI*

# **CONCLUSION**

Ce chapitre vient clore ce travail d'analyse et de recherche par une série de constatations personnelles. Cette conclusion propose ainsi une synthèse des thèmes abordés pour aboutir sur une description de la suite du travail.

Enfin, une seconde partie revient sur le travail effectué, l'apport personnel et la portée de cette étude.

## SYNTHÈSE

Dans un premier temps, je me suis intéressé à comprendre une architecture presque taboue en Suisse : l'architecture extravagante. Très vite, j'ai souhaité la définir et cherché à la décrire en élaborant une liste de notions de bases. Celles-ci m'ont permis de mieux cerner quel était vraiment le sujet et son intérêt.

Partant de ce postulat personnel : « l'architecture publique en Suisse me semble souvent ennuyeuse », cette première partie a abouti à replacer cette observation dans un contexte historique et scientifique plus global. Le constat est celui-ci : beaucoup d'architectes et d'autres corps de métier confirment qu'il existe un véritable débat sur la question et qu'il n'est pas nouveau d'essayer de remettre en question l'architecture moderne et ses héritages. En effet à l'étranger, et en particulier dans les pays nordiques, un changement est visible : de nombreux architectes développent une architecture qui correspond de manière évidente à l'ère du temps ou plus particulièrement à la cohorte démographique actuelle.

Pourtant, en Suisse, on constate une persistance à une forme de minimalisme qui découle en grande partie de l'influence de Max Bill, qui s'est lui-même inspiré des grands architectes modernes, en particulier de Mies Van der Rohe. Ce phénomène soulève une problématique claire : « l'architecture publique en Suisse est aujourd'hui en retard sur l'état d'esprit général mais aussi sur les modes de vie et les tendances des Suisses ». Cette conclusion est confirmée par l'avis de la population au travers d'une enquête<sup>48</sup> menée sur le site choisi pour le travail de master.

Par la suite, après une investigation compliquée pour trouver des exemples, le travail s'est orienté vers une recherche et une définition claire des racines de la banalité en architecture. Puis, la recherche d'un site pour le travail de master est devenue une priorité afin de rebondir vers d'autres exemples plus pertinents.

Sur cette base, une nouvelle recherche s'est imposée pour définir des exemples marquant leur aspect contemporain, non seulement au travers de leur image mais aussi par leur utilisation et leur réception au sein de la population. Cette sélection a eu comme effet d'identifier diverses caractéristiques telles que l'apparence, le programme, la mise en scène et la qualité du contexte.

Ces différents points communs ont permis de fixer des critères de sélection pour le choix du site du travail de master. La ville était assez évidente pour moi : Fribourg est une ville en plein développement. À différents stades d'avancement, de nombreux projets ont pour objectif d'être à titre individuel rentables et efficaces mais n'apportent pas de véritable qualité publique, encore moins d'aménagement *ludique* ou *originaux*. La ville est aussi une cité étudiante qui s'active majoritairement en fonction de leur calendrier. L'autre facette de Fribourg est plus historique : la vieille ville dont les origines remontent au Moyen-Age avec les Zaehringen. Cette Basse-Ville pourtant pleine de charme semble un peu désertée par les étudiants.

Ces deux mondes séparés gagneraient beaucoup à vivre ensemble plutôt que de s'ignorer. Le projet s'inscrit donc dans un parcours, et, plus particulièrement, sur un segment de nature *repoussante* qui a donc tendance à renforcer cette coupure indésirable. Le projet a donc trois objectifs principaux : dynamiser un *quartier repoussant* ; reconnecter de manière *attractive* et *ludique* la vieille ville et le site universitaire de Pérolles ; finalement de populariser la ville de Fribourg en lui offrant un *incubateur urbain*.

48 Enquête, page 94-95

## ***RETOUR PERSONNEL***

Premièrement, ce travail a été une sorte de rétrospective sur l'ensemble de mes études et un questionnement sur le fondement de l'enseignement que j'ai suivi. J'ai réalisé que cette « juste » architecture n'est plus forcément au goût du jour même si beaucoup de ses concepts sont clairs, logiques, fondés et toujours actuels. Ce que j'ai pu observer, ce n'est pas que cette architecture « banale » est fautive, c'est qu'elle ne réponds plus aux attentes de la population. Les mentalités évoluent et il ne semble pas que les Suisses aient actuellement besoin ou même envie de cette introversion et de cette discrétion. L'architecture que l'on apprend est une architecture d'architecte, qui ne tient plus vraiment compte des envies de la société. C'est donc en comprenant que nous devons faire un pas en avant en poussant l'architecture à devenir une réponse à la demande d'une cohorte démographique et non à des questions purement fonctionnelles que j'ai rédigé ce travail.

Ensuite, ce travail a été pour moi, en grande partie grâce aux critiques de Götz Menzel une manière de repousser mes limites pour effectuer une étude qui a été pour moi très conséquente. Ses interventions étaient à chaque fois un pas en avant pour l'ensemble du travail, pour mon apprentissage personnel et surtout pour la crédibilité de celui-ci. Je tiens donc à le remercier tout particulièrement pour ses conseils mais aussi pour l'apport scientifique et les nombreuses références qu'il a pu me fournir.

Finalement, je tiens à souligner la grande satisfaction que j'éprouve à avoir pu développer ce travail, car il m'a permis de questionner ma position en tant que futur architecte. De plus, bien que très chargé, ce semestre a été pour moi un des plus instructifs de mon cursus grâce à cette préparation de travail de master.



Image : vue de la proue

## CHAPITRE VII

# TRAVAIL DE MASTER

Une arche pour traverser les voies.

L'implantation du bâtiment cherche donc à briser une situation désavantageuse en ville de Fribourg : l'effet « barrière » généré par les rails au milieu d'une ville est connu. Cette coupure entre le quartier des Arsenaux et l'ancienne usine Cardinal est d'autant plus intéressante, grâce à sa position, sur un centre stratégique pouvant potentiellement relier plusieurs quartiers de la ville et profitant des deux côtés des voies d'un très large projet de développement urbain. La construction cherche donc à s'approprier le problème majeur du lieu, les rails. Le bâtiment est implanté sur cette barrière et permet ainsi de créer une nouvelle perméabilité en prolongeant le centre-ville.

La forme représente cette idée du déplacement, de la vitesse des trains. En découle l'image d'un gigantesque bateau flottant sur les rails, proue orientée vers la ville, en gage d'ouverture à celle-ci. L'arche est attachée à de petites bittes d'amarrage reliant les différents quartiers de la ville et permettant l'accès à l'embarcation.

Le paquebot est organisé de la façon suivante : le pont inférieur est entièrement public et sert de plateforme et de passage pour accéder aux différentes affectations. Le visiteur peut ainsi profiter d'une large gamme d'activités : commerces, spectacles, concerts, tea-room ou encore séance de cinéma. Directement lié, le pont supérieur propose un parc épousant les courbes de l'embarcation offrant au public une situation surplombant la ville. Les ponts intermédiaires offrent de grands espaces ouverts dédiés à des entreprises. « L'Hôtel de la Grande Courbe » vient profiter de la pente du pont supérieur pour les terrasses des chambres. Finalement, le restaurant « Le Cardinal » vient trôner sur la proue du navire et profite ainsi d'une vue imprenable sur Fribourg. Entrecoupé par de grands patios, les étages font eux aussi formellement référence aux typologies navales.

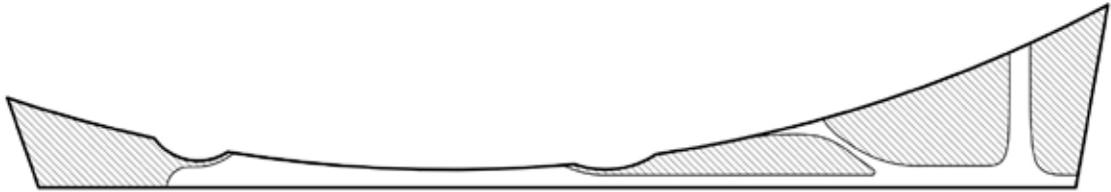
La structure primaire du bateau est une série de poteaux inclinés, suivant la courbe des voies. Un système de poutres vient relier et solidifier ces poteaux dans le sens de la longueur, soutenant des caissons métalliques préfabriqués transversaux matérialisant le plancher. Ces éléments de structure portent la façade rideau. Celle-ci est composée de deux couches distinctes : un vitrage entrecoupé de cadres métalliques puis un filtre composé de profilés d'aluminium plats créant une abstraction de l'ensemble du navire et symbolisant le mouvement, la vitesse et les flux.



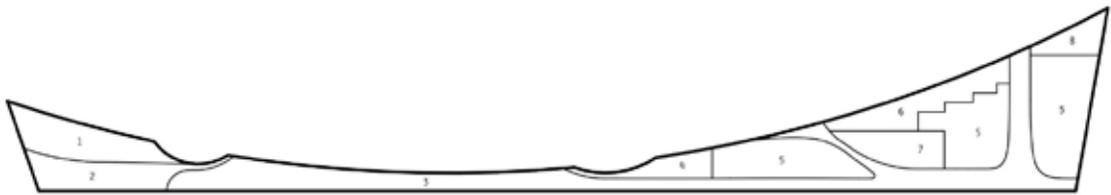
Image :

Plan de situation



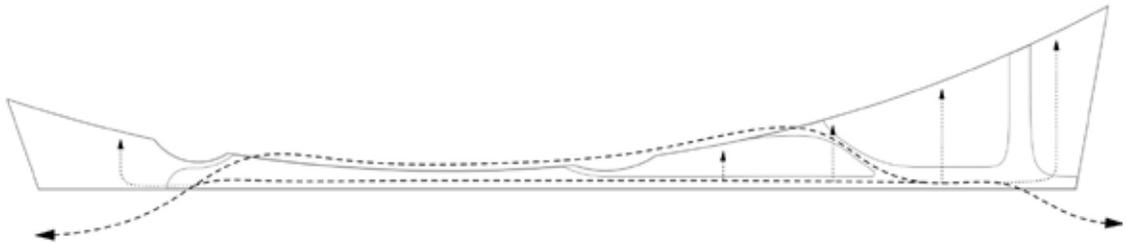


PLEIN & VIDE



ORGANISATION

- |   |                         |   |                             |
|---|-------------------------|---|-----------------------------|
| 1 | salle "La Fondère"      | 5 | locaux commerciaux          |
| 2 | FRISON                  | 6 | "hôtel de la grande Coubar" |
| 3 | galerie commerciale     | 7 | cinéma                      |
| 4 | tea-room "Les Arsenaux" | 8 | restaurant "Le Cardinal"    |



CIRCULATIONS

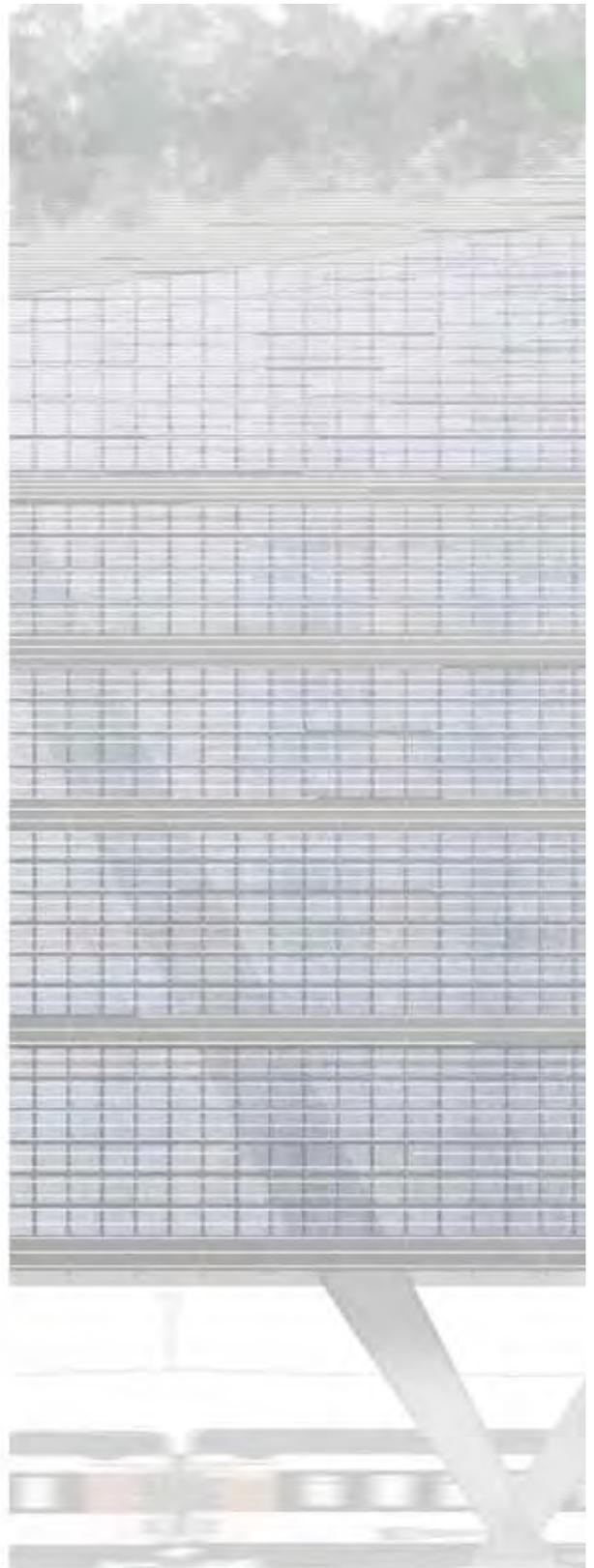
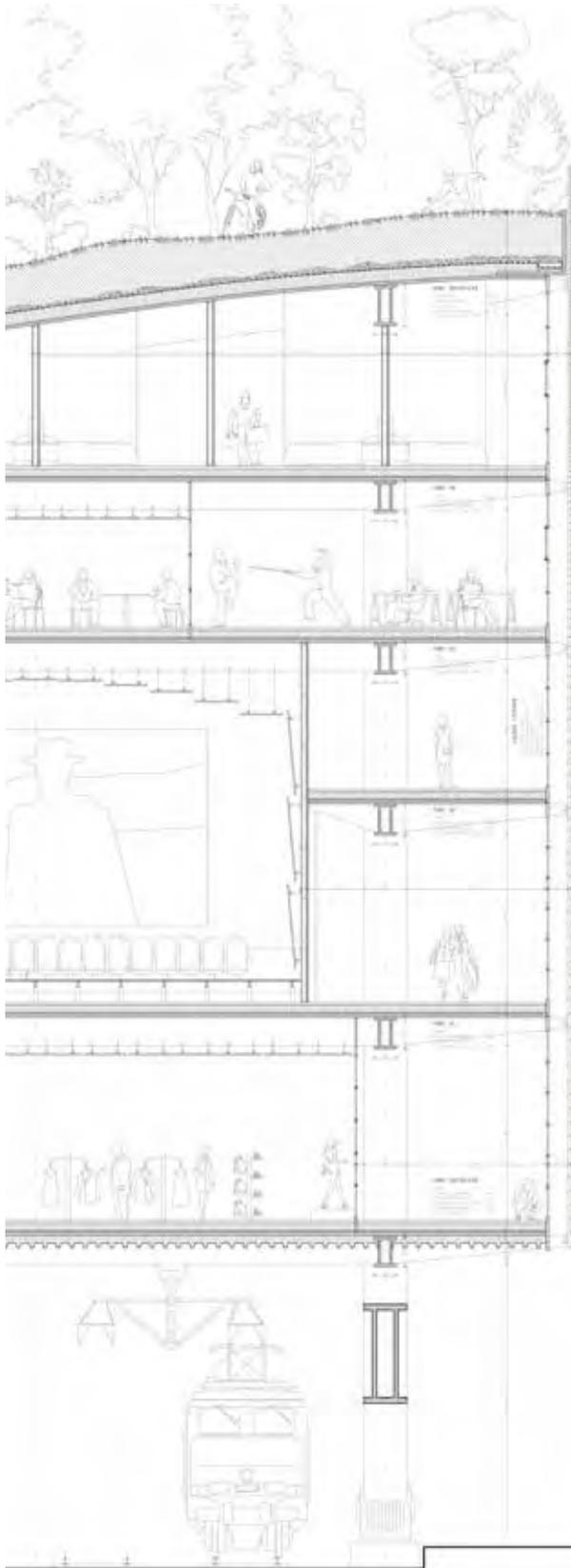


Image : détail constructif - coupe et façade

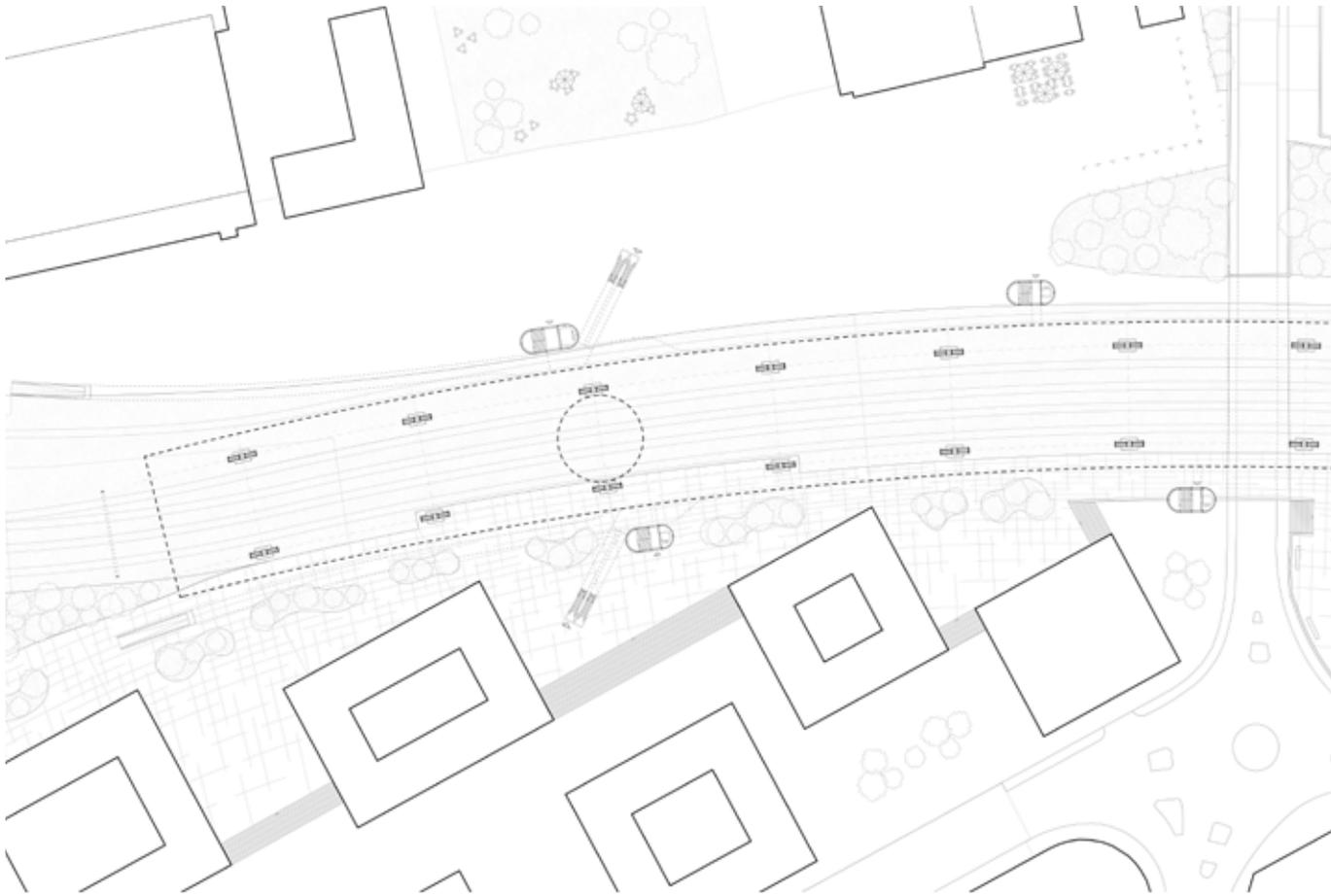
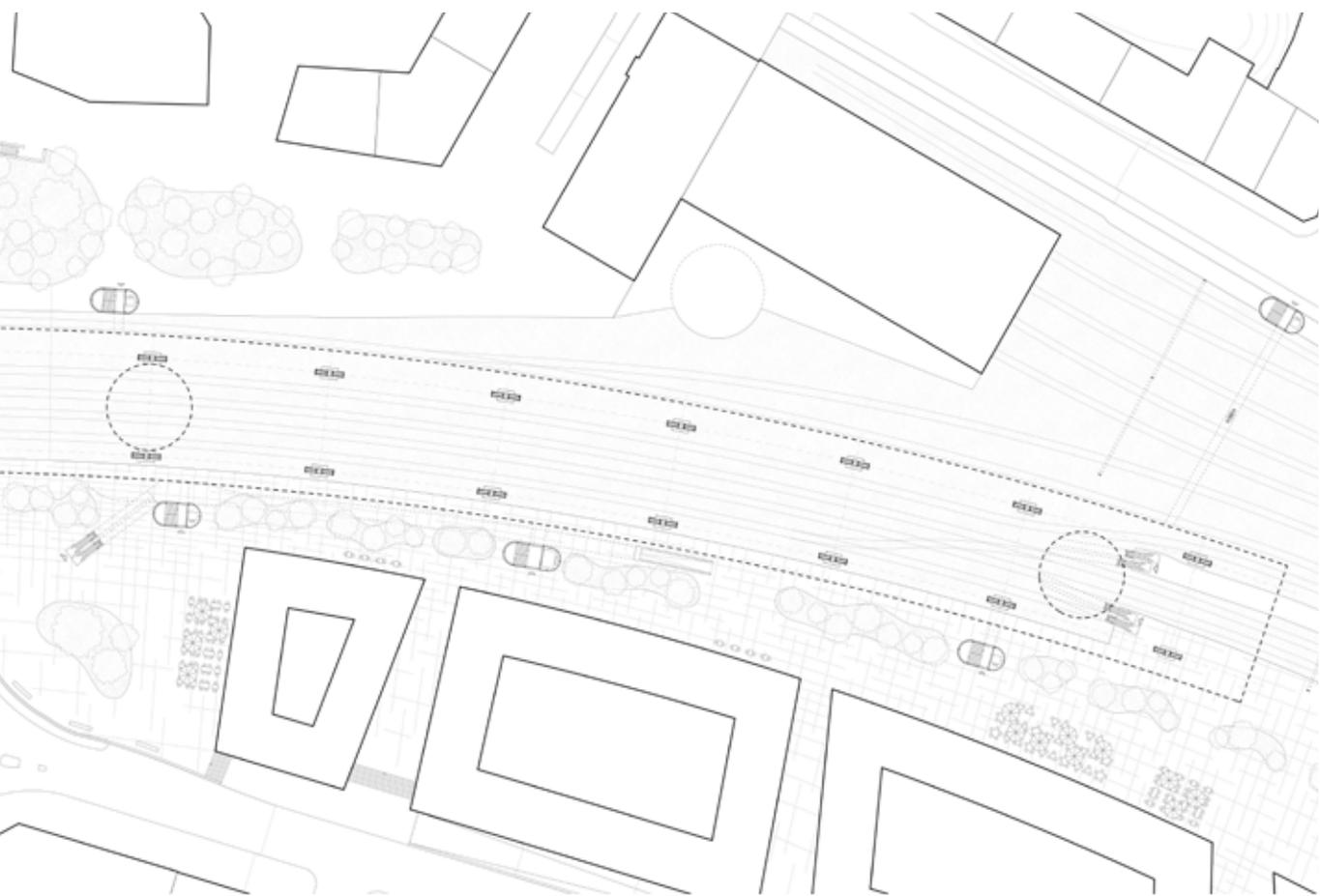


Image :

Plan du quai



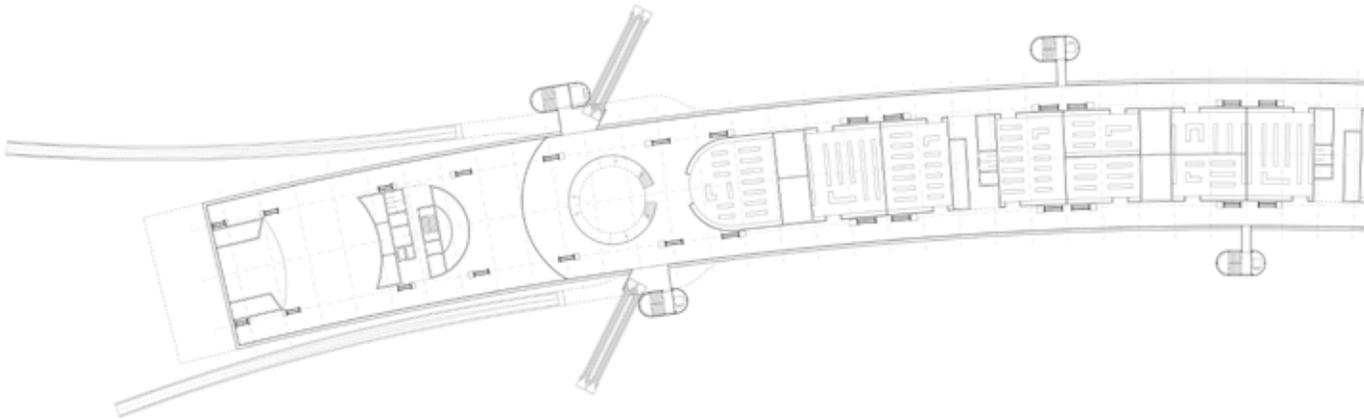
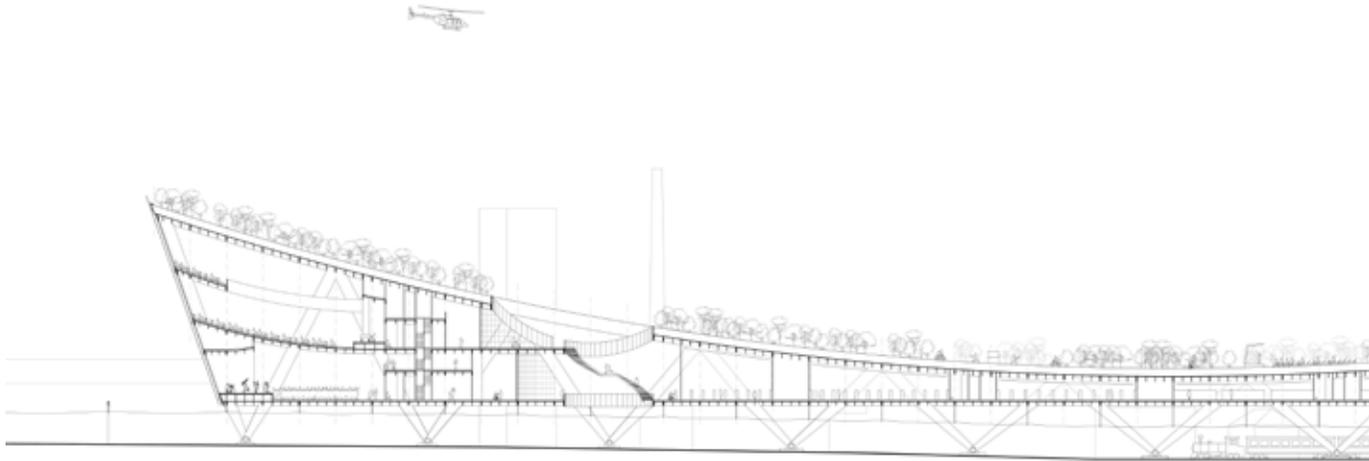
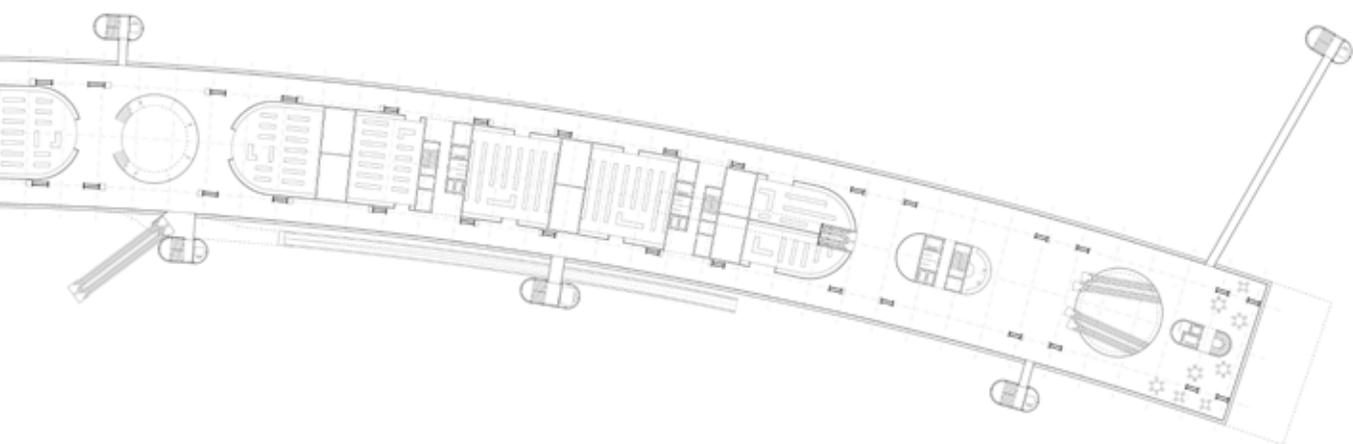
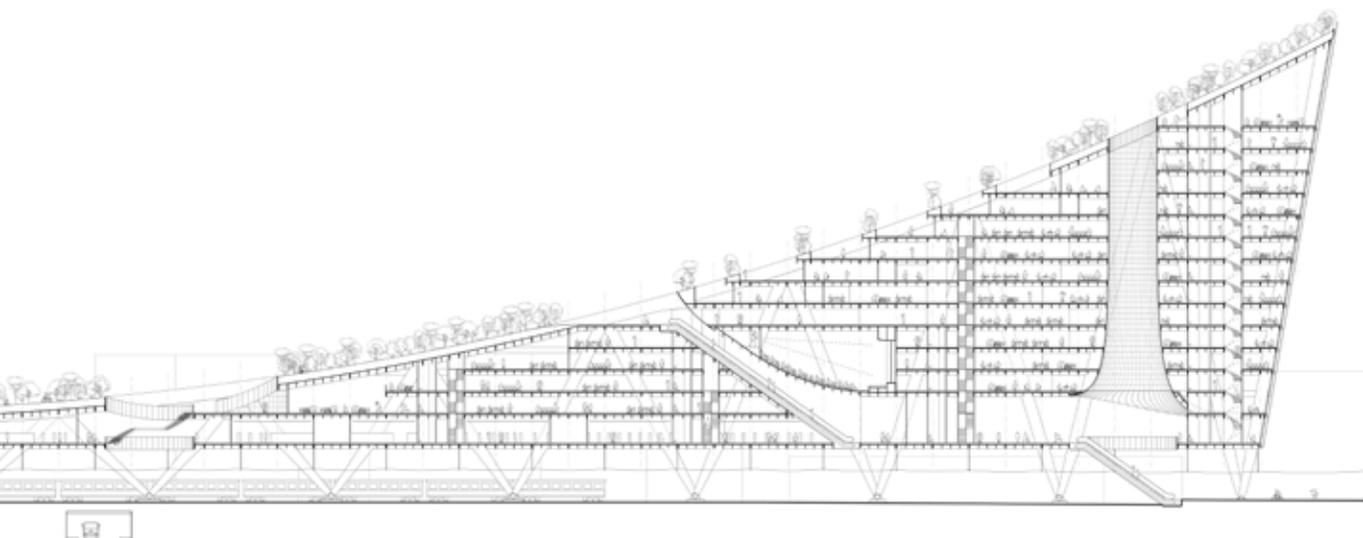


Image haut : Coupe longitudinale

Image bas : Plan du Pont inférieur



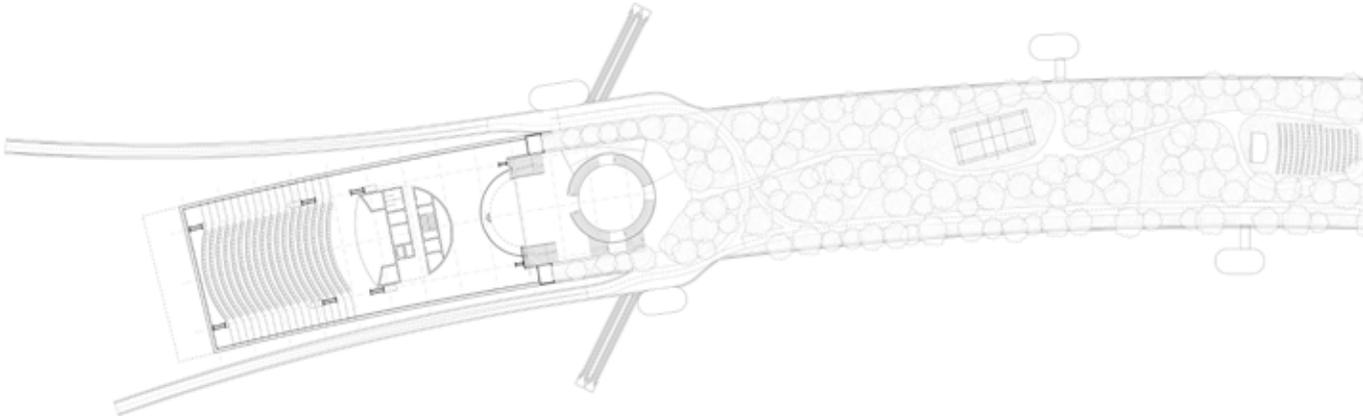
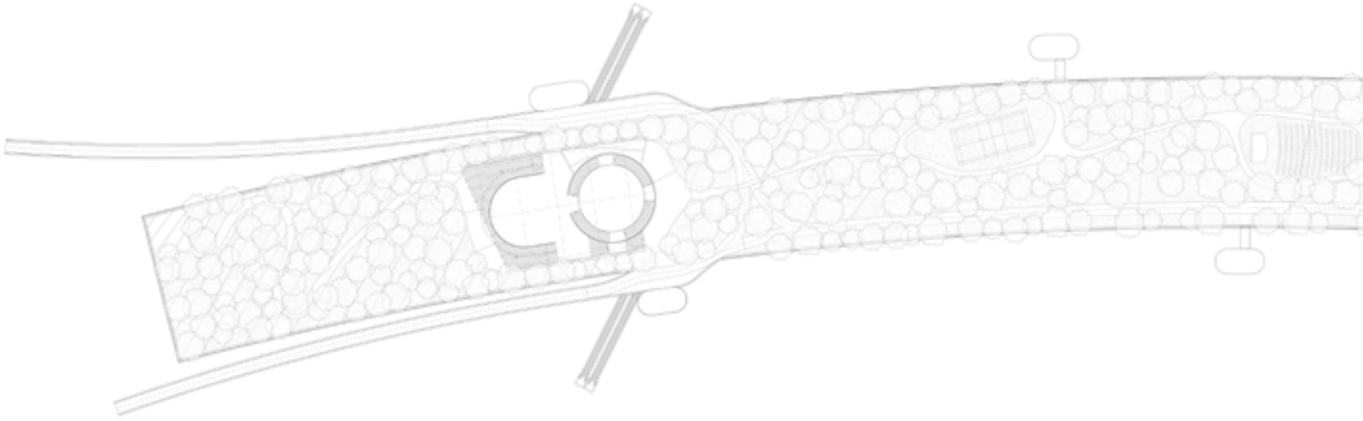
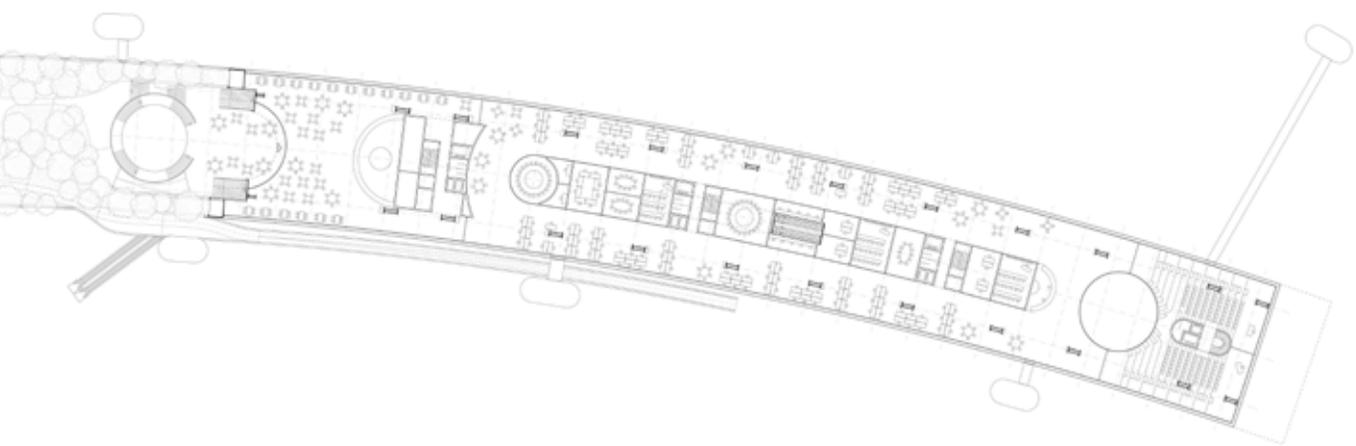
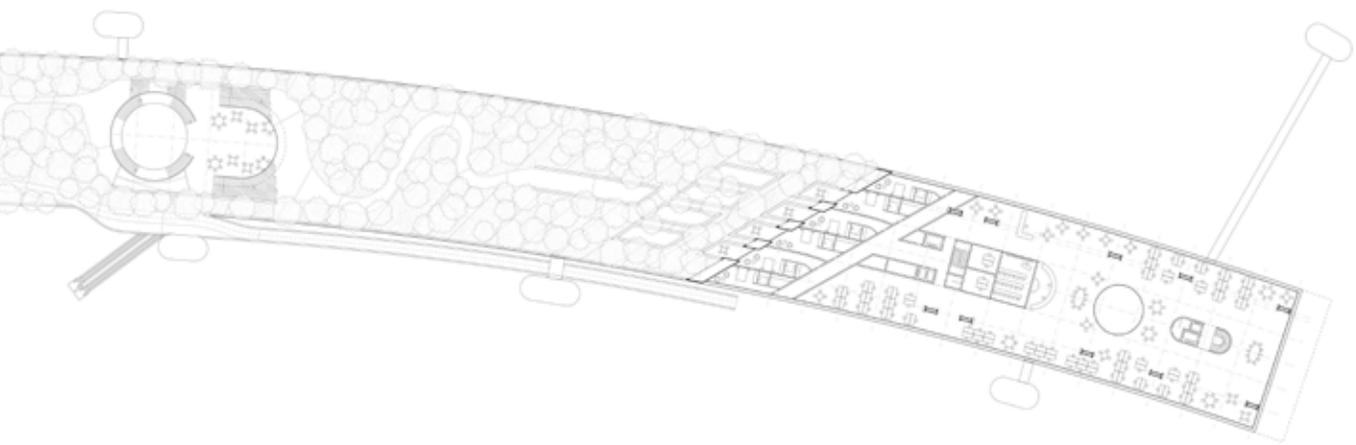


Image haut : Plan du Pont 08

Image bas : Plan du Pont 02



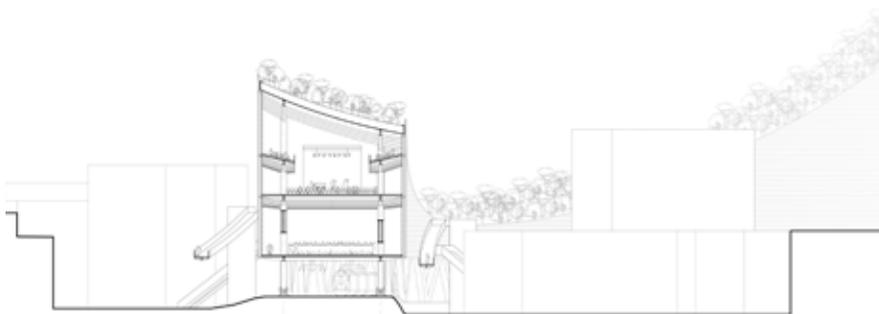


Image haut : Façade Tribord

Images bas : Coupes Longitudinale - sens Cardinal-gare





Image : vue de la proue



## CHAPITRE VIII

# BIBLIOGRAPHIE

### LIVRES

- BALLION Robert, AMAR Laure, GRANDJEAN Alain, *Le parc de la Villette : un espace à inventer*, laboratoire d'écométrie de l'école polytechnique c.n.r.s, Paris, 1983.
- BARZILAY Marianne, HAYWARD Catherine, LOMBARD-VALENTINO Lucette, *L'invention du Parc*, Graphite, Paris, 1984.
- BIG, *Hot to Cold : An odyssey of architectural adaptation*, Taschen, Köln, Deutschland, 2015.
- BIG, *Yes is more*, Taschen, Köln, Deutschland, 2009.
- BURKE Edmund, *Recherche philosophique sur l'origine de nos idées du sublime et du beau*, Traduction de Baldine de Saint Girons, J. Vrin, Paris, France, 1998.
- EL CROQUIS n°159, *Neutelings Riedijk*, Madrid, 2012.
- FISHLI Fredi, GILLICK Liam, HAUSSMANN Trix and Robert, HOLMQVIST Karl, OLSEN Niels, SCHAAD Gabrielle, *Trix + Robert Hausmann*, STUDIOLO/Edition Patrick Frey, Zürich, 2012.
- FUTAGAWA Yoshio, *Interview with Bernard Tschumi*, Global Architecture document extra n°10, A.D.A. EDITA, Tokyo, 1997.
- GARGIANI Roberto, *Rem Koolhaas | OMA : The construction of Merveilles*, EPFL Press, Lausanne, 2008.
- HARDINGHAM Samantha, RATTENBURY Kester, *Bernard Tschumi : Parc de la Villette*, Supercrit n°4, Routledge, Oxon, Angleterre, 2012.
- HOWARD Ebenezer, *To-morrow : a Peaceful Path to Real Reform*, Ebenezer Howard, Angleterre, 1898.
- JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.
- JENKS Charles, *The language of Post-Modern architecture*, Rizzoli, New York, USA, 1977.
- JENKS Charles, *The Story of Post-Modernism*, John Wiley & Sons, Hoboken, USA, 2011.
- LEE Mark, JOHNSTON Sharon, HEARNE Sarah, GARZOLI Letizia, *Make New History : 2017 Chicago Architecture Biennial*, Lars Müller Publishers, Zürich, 2017.
- LEES Loretta, SLATER Tom, WYLY Elvin, *Gentrification*, Routledge Chapman Hall, 2007.

- LYNCH Kevin, *Image of the city*, the technology press & Harvard university press, cambridge, 1960.
- NEUTELINGS Willem Jan, RIEDIJK Michiel, *At work : Neutelings Riedijk architects*, Rotterdam and 010 Publishers, Rotterdam, 2004.
- OMA, KOOLHAAS Rem, MAU Bruce, *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, New York, 1995.
- ROSSI Aldo, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano, 1966.
- TIGERMAN Stanley, *Buildings and projects 1966-1989*, Rizzoli international publications, New York, 1989.
- VENTURI Robert, BROWN Denise Scott, IZENOUR Steven, *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, USA, 1972.
- VENTURI Robert, *Complexity and Contradiction in architecture*, the Museum of modern Art, New York, 1966.
- VON MOOS Stanislas, FREI Hans, *Minimal tradition : Max Bill et l'architecture simple 1942-1996*, Lars Muller Publishers, Zürich, 1996.

## **DOCUMENTS ÉCRITS**

*Tous consultés entre septembre 2017 et février 2018*

- CARDINAUX Nicolas, ORLANDO Paolo, ROGGIO Lukas, *analyse site Fribourg*, atelier Boeggli-Kramp, HEIA, Fribourg, 2015.
- CAROFANO Pierluigi, *Dall'Horror vacui all'Horror pleni*, 2016.
- MCBA, *Rapport du jury*, 2011.
- NANTES METROPOLE, *Projet d'aménagement et de développement durables*, 2016.
- OMA, *Congestion without matter : Parc de la Villette*, Paris, 1982.
- STANLEY Mathews, *The Fun Palace: Cedric Price's experiment in architecture and technology*, 2011.
- VAYER Marc, *Référent / signifiant / signifié*, SUPPORT DE COURS TECHNO COM, 2008.
- VILLE DE FRIBOURG, *Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2)*, 2005.
- VILLE DE FRIBOURG, *Projet d'agglomération de 3ème génération (PA3)*, 2016.

## ARTICLES

Tous consultés entre septembre 2017 et février 2018

- ANONYME, *Le musée Guggenheim de Bilbao fête son 20e anniversaire en octobre*. RTBF, Belgique, 2017. <[https://www.rtb.be/culture/arts/detail\\_le-musee-guggenheim-de-bilbao-fete-son-20e-anniversaire-en-octobre?id=9733495](https://www.rtb.be/culture/arts/detail_le-musee-guggenheim-de-bilbao-fete-son-20e-anniversaire-en-octobre?id=9733495)>
- ANONYME, *The viaduct as a link*, Tec21, n°137, 2011.
- BOUCHER Isabelle, *Le projet High Line : Requalification d'une voie ferrée aérienne à New York*, observatoire municipal, 2006.
- GOULET Patrice, *Concours international pour le parc de la Villette*, L'architecture d'aujourd'hui, n°225, 1983.
- KNÖFEL Ulrike. *The Striking New Face of Hamburg : interview of Jacques Herzog*. Spiegel online, 2016. <<http://www.spiegel.de/international/zeitgeist/interview-with-jacques-herzog-architect-of-elbphilharmonie-a-1119249.html>>
- HOH Sipane. *Quand la sculpture entretient l'architecture*. Détail d'architecture, 2013. <<https://www.detailsdarchitecture.com/tag/effet-bilbao/>>
- PANERAI Philippe. *l'effet Bilbao*. Tous urbains, Paris, France, 2014.
- ROULET Yelmarc. *Equilibre, le théâtre qui secoue Fribourg*. Le Temps, Lausanne, Suisse, 2011. <<https://www.letemps.ch/culture/2011/12/16/equilibre-theatre-secoue-fribourg>>
- VOLDMAN Danièle, *Le parc de la villette entre Thélème et Disneyland*, Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°8, 1985.
- WATTS Peter. *Uncool Camden: will redevelopment ruin London's legendary market?*. The Guardian, Londres, Angleterre, 2016. <<https://www.theguardian.com/cities/2016/nov/15/uncool-camden-market-london-redevelopment-market-tech>>

## VIDÉOS

Toutes consultées entre septembre 2017 et février 2018

- LES ARCHIVES DE LA RTS : *Cités-dortoirs*. Temps présents, 1971. <<https://www.rts.ch/archives/tv/information/temps-present/7490916-cites-dortoirs.html>>
- VIMEO : *Superkilen*. <<https://vimeo.com/155427158>>
- YOUTUBE : Fredric Jameson - From modernism to postmodernity, 2016. <[https://www.youtube.com/watch?v=u\\_eM-ySEDjA](https://www.youtube.com/watch?v=u_eM-ySEDjA)>

## SITES INTERNET

Tous consultés entre septembre 2017 et février 2018

- ARCELLO : *fun architecture*. Moon Hoon. <<http://www.archello.com/en/collection/fun-architecture>>
- L'ARCHITECTURE MÉTALLIQUE À PARIS ET SA RÉGION : *Les folies*. <<http://arthur22.free.fr/Folies/Folies.htm>>
- BIG : *Superkilen*. <<http://www.big.dk/#projects-suk>>
- BURCKHARDT PARTNER : *MFO Park*. <<http://www.burckhardtpartner.ch/en/references/items/new-mfo-park.html>>
- DOMUS : *La Strada Novissima: The 1980 Venice Biennale*. <<https://www.domusweb.it/en/from-the-archive/2012/08/25/-em-la-strada-novissima-em--the-1980-venice-biennale.html>>
- FAT : *fashion architecture taste*. <<http://fashionarchitecturetaste.com/>>
- EM2N : *Viadukt Arches*. <<http://www.em2n.ch/projects/viaductarches>>
- GEOHISTOIRE : *Les conséquences économiques, politiques, sociales et culturelles de la révolution industrielle*. <<https://geohistoire20.wordpress.com/2013/07/08/les-consequences-economiques-politiques-sociales-et-culturelles-de-la-revolution-industrielle/>>
- GUGGENHEIM : *Guggenheim Bilbao*. <<https://www.guggenheim.org/about-us>>
- HISTOIRE POUR TOUS : *Le mythe de la croissance illimitée et les historiens*. <<https://geohistoire20.wordpress.com/2013/07/08/les-consequences-economiques-politiques-sociales-et-culturelles-de-la-revolution-industrielle/>>
- ÎLE DE NANTES : *projets*. <<http://www.iledenantes.com/fr/projets/>>
- NANTES METROPOLE : *plan local d'urbanisme*. <<http://plu.nantesmetropole.fr/Nantes/>>
- SITE : *BEST Products Company Buildings*. <<http://www.siteenvirodesign.com/content/best-products>>
- SUPERFLEX : *Superkilen*. <<http://superflex.net/tools/superkilen/>>
- TOPOTEK1 : *Superkilen, Copenhagen*. <<http://www.topotek1.de/#/en/projects/chronological/110>>
- UNIVERSALIS.FR : *Howard Ebenezer*. <<https://www.universalis.fr/encyclopedie/ebenezer-howard/>>
- LA VILLETTE : *Histoire*. <<https://lavillette.com/histoire>>
- WIKIPÉDIA : *Bourgeois-bohème*. <<https://fr.wikipedia.org/wiki/Bourgeois-boh%C3%A8me>>
- WIKIPÉDIA : *Camden Town*. <[https://en.wikipedia.org/wiki/Camden\\_Town](https://en.wikipedia.org/wiki/Camden_Town)>
- WIKIPEDIA : *Déconstructivisme*. <<https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9constructivisme>>
- WIKIPÉDIA : *Gentrification*. <<https://fr.wikipedia.org/wiki/Gentrification>>
- WIKIPEDIA : *Minimalism*. <<https://en.wikipedia.org/wiki/Minimalism>>

## **RÉFÉRENCES TRAVAIL DE MASTER**

*Toutes consultées entre février et juillet 2018*

- AMBASZ, Emilio, *Centre d'échange culturel ACROS*.
- BRUTHER & BAUKUNST, *New Life Sciences Building*
- DURISCH + NOLLI, *NMB e SBS*.
- FRIEDMAN, Jona, *Couvrir Paris*.
- HERZOG & DEMEURON, *Rolex Learning center*.
- HERZOG & DEMEURON, *Gazprom-City*.
- HERZOG & DEMEURON, *Hotel Astoria*.
- HERZOG & DEMEURON, *Triangle*.
- HERZOG & DEMEURON, *Tenerife Espacio de las Artes*.
- MADE-IN, *Gleisarena*.
- NOUVEL, Jean, *La Faillette*.
- NOUVEL, Jean, *Hôtel Saint-James*.
- SNØHETTA, *Oslo opera*.
- SAFDIE, Moshe, *Habitat 68*.
- TED'A, *École à Orsonnens*



*CHAPITRE IX*  
**ANNEXES**



**Mesure 3M.06.01****Aménagement d'une liaison MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-Gare de Fribourg****Axe**

Marly/Pérolles

## Paquet n°6

TransAgglo

## Mesure

infrastructurale

Priorité: A

Coûts: 5'520'000 CHF

Maturité: 1

Mesure PA2 reprise/adaptée:

Mesure n°20.1 - Réalisation d'une voie verte sur les anciennes voies TPF entre la gare de Fribourg et Pérolles - priorité C

**Mesure****Etat actuel**

Le tracé des anciennes voies de chemin de fer, le long de la route des Arsenaux, n'est aujourd'hui plus utilisé. Il est rendu inaccessible par un grillage. Aux abords de ces voies, se trouvent des friches industrielles en cours de réaménagement. Ces secteurs seront des générateurs de déplacements importants notamment pour la mobilité douce. Le PA2 avait déjà identifié ce besoin.

**Objectifs**

- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Favoriser les déplacements MD pour les courtes distances.

**Description**

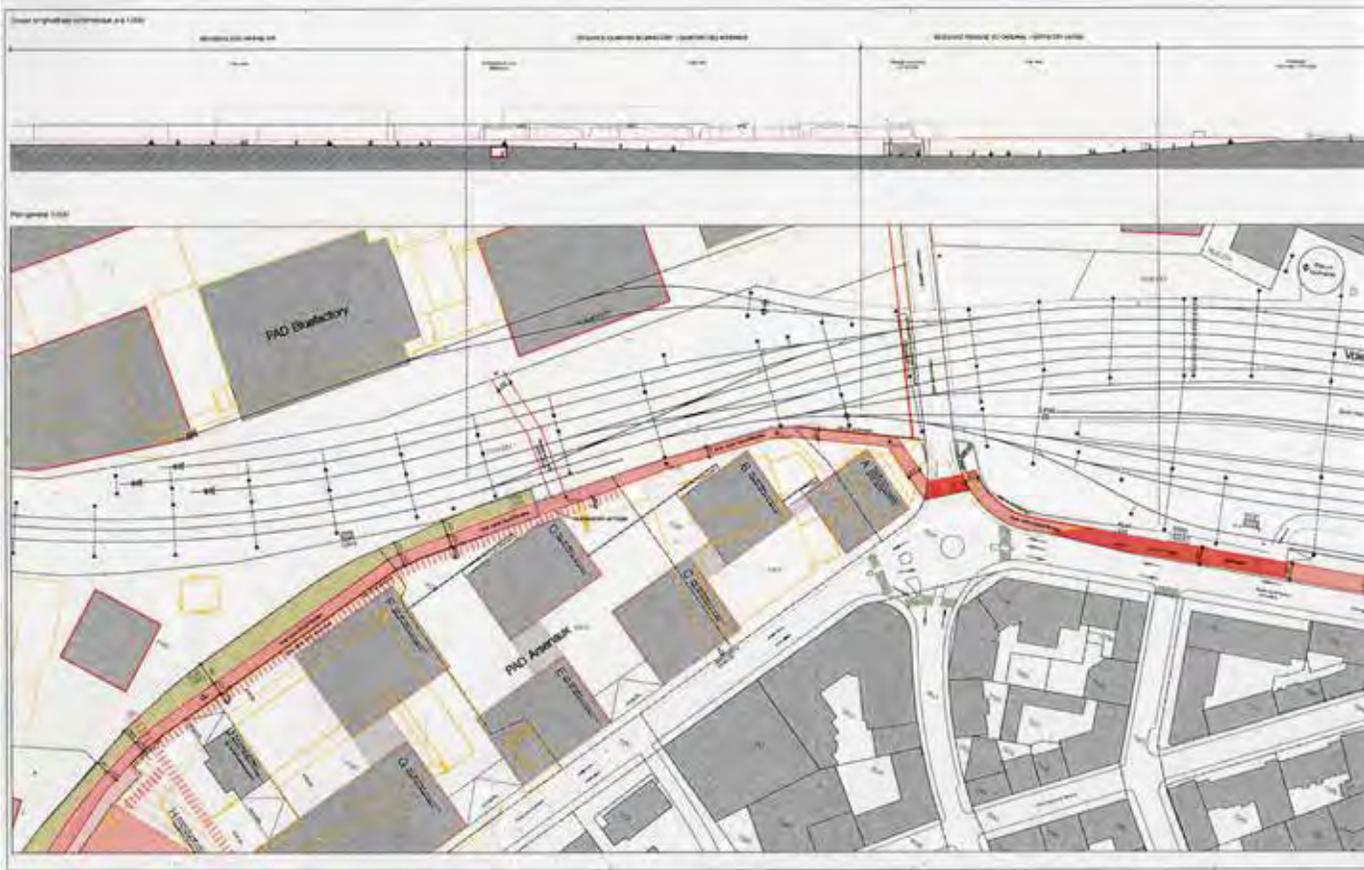
Les travaux consistent à :

- Réaliser une voie verte sur les anciennes voies de chemin de fer entre la gare de Fribourg et Pérolles.

**Opportunité**

La requalification du plateau de Pérolles constitue une opportunité de mettre en œuvre un projet de revalorisation, orienté mobilité douce. Avec cette nouvelle liaison MD, cela permet de relier les pôles universitaires via la gare de Fribourg ainsi que le secteur du plateau d'Agy depuis Pérolles. Les aspects du paysage seront aussi valorisés. La mesure complète les itinéraires du réseau principal de MD.

<p><b>Utilité</b></p> <p><b>C1:</b> promeut un réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, et attrayant, dédié à la mobilité douce exclusivement.</p> <p><b>C2:</b> valorise l'infrastructure existante des anciennes voies de chemin de fer pour créer un projet urbain autour de la mobilité. Relie la gare de Fribourg aux secteurs urbanisés et au pôle universitaire.</p> <p><b>C3:</b> améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.</p> <p><b>C4:</b> revitalise les espaces publics et augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).</p>	
<p><b>Réalisation</b></p>	
<p><b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b></p>	
<p><b>Calendrier de mise en œuvre</b></p> <p>Date prévue du début des travaux: 2019 Date prévue de la mise en service: 2020</p>	<p><b>Etat de la coordination</b></p> <p><input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée</p>
<p><b>Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur</b></p> <p>Plan directeur cantonal en cours de révision.</p>	
<p><b>Financement</b></p> <p>Part fédérale: Part cantonale: Part communale:</p>	
<p><b>Compétences</b></p>	
<p><b>Instance responsable</b></p> <p>Commune de Fribourg</p>	<p><b>Instances concernées</b></p>
<p><b>Tâche de l'Agglomération</b></p> <p>Soutient la commune dans sa démarche et veille à la coordination de la mesure avec les planifications supérieures.</p>	
<p><b>Tâche des Communes</b></p> <p>Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.</p>	
<p><b>Tâche du Canton</b></p> <p>Soutient la commune dans sa démarche. Il participe à la planification.</p>	
<p><b>Autres</b></p>	
<p><b>Mesures corrélées et liens à la conception</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Mesures A du PA2 en relation</b></p> <p>-</p>	



Annexe 2 : plan non-officiel et non-définitif du projet de voie verte de la gare de Fribourg - Cardinal - Plateau de Pérolles, Atelier d'architecture territoire (ar-ter), 2016.



## 1. Architectures

**A** Tour de l'esplanade



The Shard **B**



## 2. Espaces publics

**A** Parc de Pérolles



Superkilen **B**

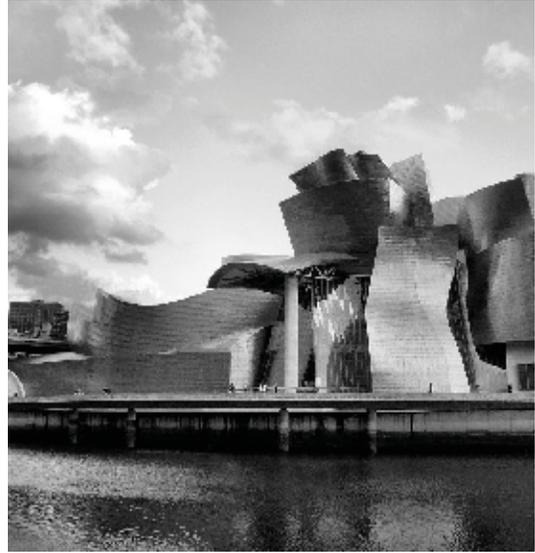


### 3. Architecture publique

**A** Musée cantonal  
des beaux-arts



Guggenheim  
Bilbao **B**



1. Quel architecture préférez-vous ?

**A** Tour de l'esplanade  
**B** The Shard

-Une architecture que vous aimez ?

2. Quel espace public préférez-vous ?

**A** Parc de Pérolles  
**B** Superkilen

-Un espace public que vous aimez ?

3. Quel architecture publique préférez-vous ?

**A** MCBA  
**B** Guggenheim Bilbao

-Une architecture publique que vous aimez ?

4. Que manque-t-il a Fribourg ?

**A** Espaces publics  
**B** Bâtiments emblématiques  
**C** Les deux

-Autre chose ?

### RÉSULTATS

1. A : 1 B : 49

Réponses architecture récurrentes :  
- Art nouveau, comme à Vienne  
- Tours connue (p.ex. Gherkin, Londres)

2. A : 2 B : 48

Réponses espace public récurrentes :  
- Hyde Park, Londres  
- Central Park, New York

3. A : 1 B : 49

Réponses architecture publique récurrentes :  
- Musée des transport Lucerne  
- Opéra de Paris

4. A : 40 B : 2 C : 8

Réponses autre chose récurrentes :  
- Vie nocturne  
- Endroit pour sortir

