





PORTO

PENSER L'ARCHITECTURE

Séminaire à Porto (Portugal)

Du 08 au 11 octobre 2015

Corps des architectes-conseils de L'État
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
Ministère du Logement et de l'Habitat durable
Ministère de la Culture et de la Communication

Actes publiés en avril 2016



LES AUTEURS & LES ACTEURS

Cet ouvrage *Porto, penser l'architecture*, est le vingtième et unième de la série Conseil, restituant la teneur des séminaires annuels des architectes-conseils de l'État. Il est consacré au séminaire des architectes-conseils de l'État qui s'est déroulé à Porto du 8 au 11 octobre 2015.

Il est publié à l'initiative du Corps des architectes-conseils de l'État, avec le concours de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, du Ministère du Logement et de l'Habitat durable et de la Direction générale des Patrimoines du Ministère de la Culture et de la Communication.

La responsabilité éditoriale incombe au bureau du Corps des architectes-conseils de l'État élu pour l'exercice 2015, composé de :

- Philippe Challes, président,
- Alain Gignoux, premier directeur,
- Christine Rousselot, second directeur,
- Philippe Chamblas, secrétaire général,
- Agnès Lambot, trésorière,
- Patrick Céleste,
- Patrick Duguet,
- Catherine Lauvergeat,
- Jean-Christophe Tougeron.

La coordination éditoriale et le contenu rédactionnel de ce numéro ont été assurés par Olivier Namias, journaliste et critique en architecture, avec les apports de Soline Nivet, enseignante et critique en architecture et Sébastien Marot, philosophe et docteur en histoire.

Le bureau remercie vivement tous les participants à ce séminaire et en particulier :

- Sergio Costa Andrade, journaliste
- Pedro Baía, architecte et éditeur
- Rodrigo Coelho, architecte, docteur

- Manuel Correia Fernandes, mairie de Porto, directeur du service d'urbanisme
- Álvaro Domingues, géographe
- Manuel Fernandes de Sá, architecte, urbaniste
- Nuno Grande, architecte, critique
- Carlos Guimarães, directeur de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de Porto
- Ivo Poças Martins, architecte
- Eduardo Souto de Moura, architecte, Prix Pritzker 2011
- André Tavares, architecte, journaliste
- Nuno Valentim Lopes, architecte
- Matilde Seabra et Ana Neto Vieira, Talkie-Walkie, Architectural and Cultural Tourism
- Eric Many et Filipe Carlos pour les traductions
- Hervé Beaudouin, ACE

...ainsi que tous les architectes-conseils qui ont bien voulu lui confier leurs textes, dessins et photos reproduits dans ce numéro.

Philippe Challes, Patrick Duguet, Alain Gignoux et Christine Rousselot ont assuré la mise en œuvre du présent document.

Le secrétariat a été assuré par Claude Launay.

La maquette et la mise en page de cet ouvrage ont été réalisées par Florence Morisot.

La relecture a été faite par Hélène Geniez.

La version numérique de cet ouvrage est consultable sur le site des architectes-conseils de l'État :

📄 www.architectes-conseils.fr

Les textes et les images de ce document sont uniquement destinés à cette publication. Leur reproduction pour d'autres propos est interdite.

Tous droits de reproduction réservés.

© Corps des architectes-conseils de l'État, avril 2016



INTRODUCTION

- 7 Penser l'architecture, Philippe Challes, président du Corps des architectes-conseils de l'État

LES ATELIERS

- 12 Atelier #1 L'éloge de l'ordinaire
14 Restitution et point de vue de l'atelier #1, Olivier Namias
20 Atelier #2 Comment les ACE peuvent-ils favoriser la qualité de la commande ?
22 Restitution et point de vue de l'atelier #2, Soline Nivet
28 Atelier #3 Équité, égalité des territoires - Pour quel territoire ?
30 Restitution et point de vue de l'atelier #3, Sébastien Marot

CONFÉRENCES ET TABLE RONDE

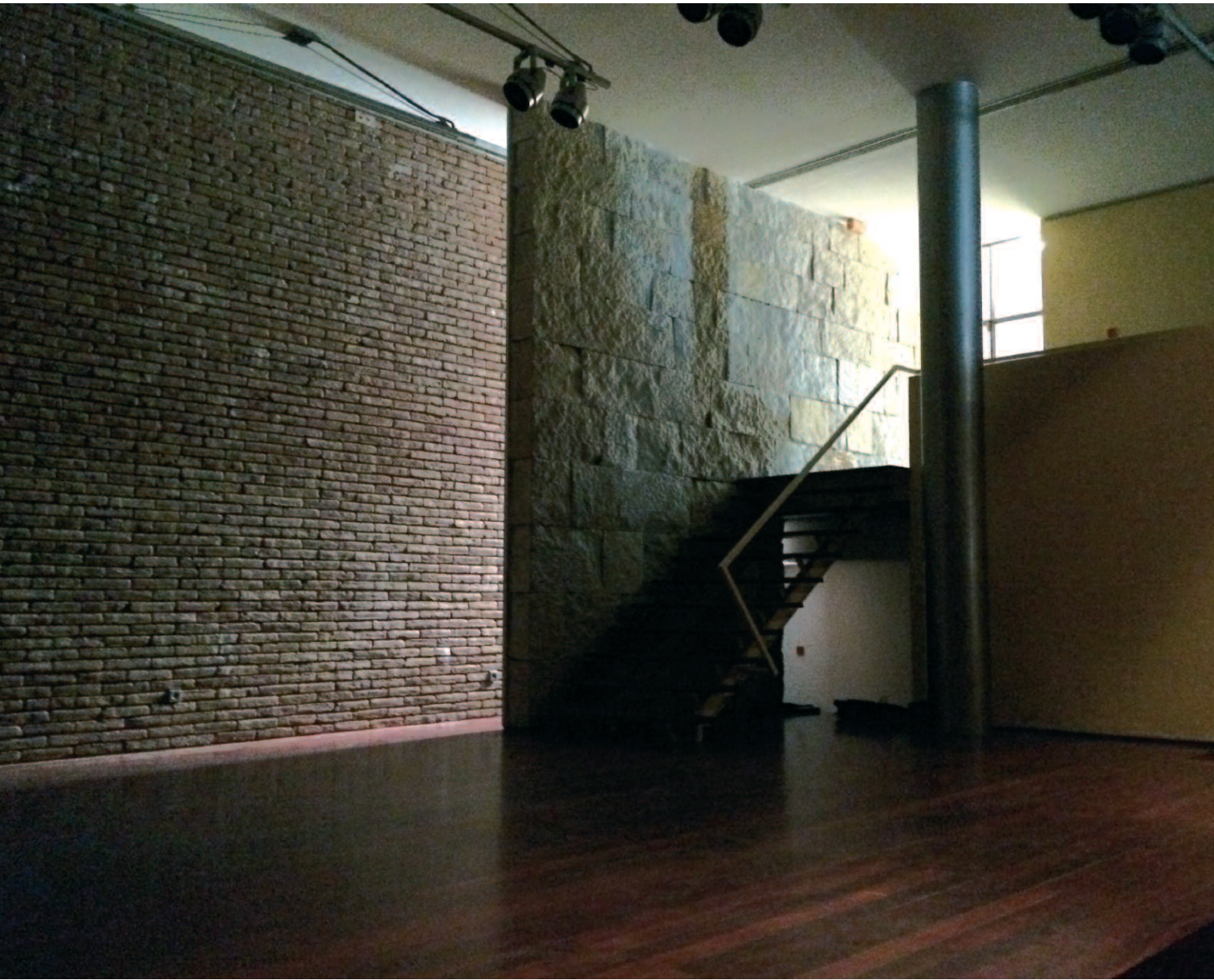
- 35 Regard sur Porto, Álvaro Domingues
41 De la révolution à la crise : les architectes et Porto, André Tavares
47 Porto, ville et architecture, Nuno Grande
53 L'architecture d'une infrastructure : le métro de Porto, Eduardo Souto de Moura

LES RÉACTIONS POST-SÉMINAIRE

- 59 Retour à Porto, Frédéric Bonnet, ACE DDT Deux-Sèvres (79)
62 La saudade de l'architecte, Stéphane Barriquand, ACE DDT Doubs (25)
65 Uma Casa Portuguesa, Olivier Chaslin ACE DDTM Côtes d'Armor (22)
68 Porto et l'architecture ordinaire, Jean-Luc Hesters, ACE DRAC Bourgogne
69 Porto : Métro et espace public, Bruno Dumétier, ACE DDT Haute-Loire (43)
72 Mortelles subventions et temps de crise, Patrick Céleste, ACE DDTM NPDC (62)
74 Centres historiques : dédensification contre déshérence ? David Jouquand, ACE DDT Haute-Saône (70)
77 Architectes, contrastes européens, Gérard Lancereau, ACE DDT Yvelines (78)
78 Les missions d'ACE et la SNA, Francis Nordemann, ACE DDT Essonne (91)
80 Susciter l'envie, Marc Botineau, DDT Mayenne (53)
83 La ville est une architecture. Permanence et singularités, Alain Gignoux, premier directeur du Corps des architectes-conseils de l'État
86 Des architectes-conseils français à la découverte de l'École de Porto, Sergio Costa Andrade, philosophe, journaliste

ANNEXES

- 90 Programme du séminaire
91 Personnalités
96 Bibliographie & copyright





Après nos rencontres dans des territoires prospères, principalement dans l'Europe du Nord – Vorarlberg, Bruxelles, Helsinki –, suivies d'une étape dans le territoire exsangue du Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, nous nous sommes retrouvés dans le sud de l'Europe, à Porto, pour prolonger la mise en perspective de nos missions. Une prise de distance avec les grands projets urbains portés par le privé ou le public semblait nécessaire pour renouer avec une dimension plus humaine, plus citoyenne, plus proche, en somme, de nos missions d'architectes-conseils de l'État.

Choisir Porto, c'est bien sûr rendre visite aux maîtres de l'architecture du XX^e que sont Távora et Siza, figures qui ont accompagné certains architectes-conseils de l'État au cours de leur formation d'architecte. Pour d'autres, c'est se plonger dans une ville qui fut Capitale européenne de la Culture. Porto, c'est enfin un centre ancien classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Ou bien encore une ville « romantique » dans un pays où la *saudade*, cette notion un peu floue pour les Européens du Nord, hante les différentes périodes de la ville. Mais c'est aussi comparer les dynamiques façonnant des territoires « riches », dotés d'une ingénierie opérationnelle pragmatique, avec celles d'un territoire affrontant des crises politiques et économiques à répétition, sans renoncer à un urbanisme de projet « paisible » propre à pacifier le cadre de vie.

Álvaro Domingues, géographe, affirme que Porto « aura été postmoderne sans jamais avoir été moderne ». Cette situation explique-t-elle l'articulation originale entre modernité modérée et patrimoine accepté, que l'on voit à l'œuvre dans l'espace urbain ? Nous avons eu l'occasion de parcourir une ville où la rénovation est autant un problème de construction qu'un enjeu économique et social. Nous nous sommes immergés dans le vieux Porto du granit, des Anglais, du romantisme, du pittoresque, du Douro. Mais aussi dans le Porto cosmopolite, dont les références internationales les plus connues sont soit populaires, avec

le FC Porto, soit plus érudites avec le musée d'art contemporain Serralves, ou la Casa da Música, voire quotidiennes, à l'instar de son métro.

Balançant entre ces deux Porto, nous avons essayé de voir si l'architecture peut à la fois faire sens et créer la ville. Ou bien encore, comment pouvons-nous évaluer la responsabilité de l'architecture dans le processus de création de l'espace urbain ? Nous nous proposons d'aller à la rencontre des lieux et des acteurs qui œuvrent sur ce territoire. Ce séminaire aura été l'occasion de rencontres et d'échanges avec de nombreux acteurs *portuenses* – architectes, urbanistes, critiques de la production architecturale portugaise – sur les lieux mêmes où se fabrique Porto. Cela aura été aussi une belle et riche expérience, qui illustre fort bien le sens de nos missions autour du sens partagé du bien commun.

Apprendre de Porto, c'est mettre en évidence une conscience collective, contextuelle, articulée autour de trois axes :

- Évaluer la capacité d'une architecture exceptionnelle à transformer l'espace urbain au-delà de son périmètre immédiat, à travers la visite de la Casa da Música.
- Mesurer une situation locale au cours d'exposés introduits par Manuel Correia Fernandes¹, responsable de l'urbanisme de la ville de Porto, et Carlos Guimarães, directeur de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de Porto, œuvre majeure d'Álvaro Siza et lieu de nos tables rondes et débats.
- Estimer la place de la mise en œuvre dans la réalisation de projets majeurs tels que le métro de Porto ou le stade de Braga, présentés par leur architecte Souto de Moura dans la Casa das Artes qu'il réalisa au début de sa carrière.

Bien au-delà de ces bâtiments emblématiques appartenant pour partie à la célèbre École de Porto, ces différents moments auront été pour nous l'occasion d'arpenter à pied, en bus ou en métro, le territoire d'une ville balançant

entre fleuve et océan, et de croiser dans nos déambulations d'autres édifices remarquables ou communs, relevant de cette architecture ordinaire fabriquant cette urbanité particulière, cette « humeur de la ville ».

Porto, ce furent aussi les réflexions collectives et engagées sur nos missions et leurs évolutions. Pouvaient-elles rencontrer un écho au-delà de nos frontières ?

Nous nous sommes penchés sur l'architecture ordinaire au sein de l'atelier #1. Nous avons échangé sur l'expertise de nos missions au regard de la qualité de la commande. En quoi la valorisation de nos missions est-elle une étape importante de notre rôle de conseils? Ces questions constituèrent l'axe de l'atelier #2. L'importance de l'équité et de l'égalité pour l'avenir de nos territoires faisait l'objet de l'atelier #3. Ces débats dépassèrent bien sûr le cadre des ateliers, que nous aurions aimés plus longs.

Nous avons beaucoup appris de nos hôtes. Nos amis portugais ont répondu à nos diverses sollicitations, pour nous faire découvrir leur ville, leurs pratiques mais, surtout, ils ont parfaitement compris que nous souhaitions entendre leur point de vue sur les continuités dans la fabrique de la ville autant que sur le processus de conception de l'espace urbain. Qu'il s'agisse de Nuno Grande et son regard aiguisé sur la ville de Porto, de Nuno Valentim, architecte en charge de la réhabilitation du marché de Bolhao dans le centre historique, mais aussi d'André Tavares, qui clôtura ce séminaire par une carte blanche sur l'état de la profession d'architecte au Portugal, sa résilience dans un contexte de crises économiques et démographiques.

Nous avons également souhaité faire évoluer ce temps du séminaire vers un autre format d'échanges. Olivier Namias, journaliste et critique en architecture, assurait la coordination des actes du séminaire accompagné de

Soline Nivet, enseignante et critique en architecture et de Sébastien Marot, philosophe et docteur en histoire. Animateurs, contradicteurs, mais aussi observateurs de ce séminaire, ils avaient pour mission non pas de retranscrire mot à mot les propos tenus lors des ateliers, mais de confronter leurs points de vue aux propos entendus lors des échanges.

À travers ces actes, le séminaire de Porto a initié de multiples et riches contributions.

Ce séminaire, nous l'avons imaginé autour des interrogations rencontrées lors de nos missions, mais aussi autour du sens de nos missions. Plus précisément, lors de nos différentes réunions de bureau, nous nous sommes régulièrement interrogés sur cette problématique : que signifie être architectes-conseils de l'État en 2015?

La réforme territoriale mise en œuvre au 1^{er} janvier 2016, les contraintes budgétaires, la défaillance de l'ingénierie sont autant d'éléments qui incitent à renforcer l'action collective sur les territoires. Nous nous devons de consolider une vision croisée des échanges au sein du corps. Il nous a semblé important de réaffirmer ici toute l'importance de cette notion de « bien commun » que nous partageons, mais aussi de rendre plus visibles et lisibles nos actions à travers nos témoignages, car cet observatoire que nous sommes a le devoir de témoigner du devenir, de l'évolution et des réalités de nos territoires.

Ces mutations amèneront prochainement nos élus à élargir leur champ d'action et de réflexion à des territoires plus étendus, plus complexes, plus disparates, mêlant grandes métropoles, villes moyennes et territoires ruraux, souvent fragiles. Ils auront à répartir les bénéfices de richesses limitées sur un territoire plus vaste. Qu'en sera-t-il du développement culturel et de la qualité architecturale dans ce contexte de carence?

1. Le parcours de cet intervenant et des suivants est détaillé à la fin de l'ouvrage.







pronto a bajar
orden modelo
www.castaloforte

Notre objectif est d'aiguiser l'envie de chaque architecte-conseil de l'État de participer à un débat portant sur l'architecture ordinaire en partant de l'idée suivante : l'architecture ordinaire n'est pas l'antithèse de l'exceptionnel ni le parent pauvre et suiviste de l'avant-garde. Au contraire, l'ordinaire relève de l'architecture savante et de l'invention. Il invite à formuler un nouveau slogan après tant d'autres qui eurent leurs heures de gloire (*less is more*, l'ornement est un crime...).

L'ordinaire, c'est l'avant-garde

C'est d'autant plus l'avant-garde qu'il convient désormais de refaire la ville et le territoire sur eux-mêmes, faire avec le déjà-là, réparer ce que les Trente Glorieuses et les décennies suivantes ont pu laisser de mal fait, d'incomplet. C'est aussi travailler dans un contexte de crise dont notre voyage à Porto, ville emblématique de l'Europe du Sud qui subit la crise plus que d'autres, fournit l'occasion de nous poser la question de la promotion de l'ordinaire, celui de l'espace public et des édifices.

Si l'on se réfère à l'origine du mot, *ordinarius* signifie en latin « rangé par ordre » et, au sens figuré, « conforme à la règle et à l'usage ». Cependant cette invitation à l'obéissance semble bien loin de notre slogan prônant le primat de l'ordinaire et lui assignant le rôle majeur d'être le moteur même de l'invention : l'invention des programmes, de leur mode de financement, de leur gestion, de leur architecture. Paradoxe, direz-vous ?

Et vous aurez raison, ou plus exactement, l'ordinaire révèle les contradictions et invite à les surmonter. Ainsi, l'ordinaire rejoint-il la notion de développement durable qui, loin d'être l'espace du consensuel, montre et explique quelles sont les contradictions entre le développement économique, le respect de l'environnement et la prise en compte du social et du culturel. L'ordinaire invite à surmonter ces conflits inévitables et d'ailleurs souhaitables, non point en

prônant la fuite en avant du toujours plus et de l'étalement urbain mais en promouvant la retenue, les solutions simples, l'expérience et le recul critique. Si en dernière instance, il appartient au politique de trouver comment surmonter ces conflits, il appartient aux architectes-conseils de l'État de privilégier l'ordinaire comme avant-garde.

Être ordinaire, c'est vouloir simultanément la continuité, une certaine réserve et discrétion, tout en pensant les ruptures nécessaires avec les habitudes. L'ordinaire, ce n'est donc pas la répétition du même, de règles et d'usages immuables. Bien au contraire, c'est la quête difficile d'être d'ici, de maintenant et de répondre par des solutions efficaces à des enjeux qui sans cesse nous dépassent. Ainsi en fut-il des maisons de Siza réinventant la maison des pêcheurs, la maison la plus simple, car la question de l'habitation, de son accès pour le plus grand nombre, du respect des usages, se pose toujours.

L'ordinaire renvoie également à l'idée d'un cadre familial, celui du continuum urbain, de lieux de convivialité. Certes il est le garant de la règle et de l'usage. Certes il est attentif à l'esprit des lieux, à un cadre bâti et à une topographie, mais il est tout autant à l'affût de l'évolution des modes de vie, des multiples changements de condition qui déplacent sans cesse une situation vers une autre, vers un nouvel équilibre.

L'ordinaire, c'est encore continuer à tenir son rang sans excès de modestie et sans ostentation. C'est être à sa place et avoir conscience d'être un parmi tant d'autres. Tout ceci nous renvoie à la dimension collective de l'ordinaire, à la ville plus précisément. Ainsi en fut-il pendant des siècles avec les maisons de villes participant à l'œuvre collective qu'est l'espace public, l'espace partagé. Ainsi fera-t-on l'éloge des amiénoises, des bastides et de l'immeuble du coin de la rue. Mais la machine à produire de l'ordinaire semble bien mal en point quoiqu'il ne faille désespérer de rien. Pensons par exemple au beau travail de Philippe Simon (architecte-conseil de l'État) et de Monique Eleb. Ils sont allés à la quête de l'in-

vention dans le logement afin de montrer comment l'invention en architecture et la prise en compte de l'évolution des modes de vie vont de pair.

Vous aurez compris que faire l'éloge de l'ordinaire n'est pas chose aisée et l'est encore moins dans une société encline à exalter la réussite individuelle.

Est ordinaire ce qui est compréhensible, peut être bâti par des corps de métiers compétents mais qui ne sont pas soumis au diktat de la dernière norme et de la dernière mode. C'est ce qui échappe à l'obsolescence alors que tout tend à promouvoir son développement. Est ordinaire ce qui se répare aisément dans la continuité même d'un système constructif éprouvé. C'est donc ce qui est durable et persiste au travers des changements.

Porto offre l'occasion enthousiasmante de penser une architecture ô combien savante et ô combien ordinaire. Essayons de faire des parallèles entre nos manières de penser et de faire et celles de nos amis portugais qui nous accueillent avec autant de générosité.

Bibliographie

Eleb Monique et Simon Philippe, *Le logement contemporain, entre confort, désirs et normes 1995-2012*, coll. Architecture. Éditions Mardaga. 2012

Olivier Namias

Journaliste, critique en architecture



Restitution et point de vue de l'atelier #1

Porto est une cité idéale pour une rencontre avec l'ordinaire, ou plutôt les ordinaires : ordinaire d'un tissu urbain historique, fait de maisons de ville à la typologie bien définie, répétée sur de profondes parcelles en lanière nécessitant le percement de *claraboias*, lanterneaux coniques émergeant d'un paysage de toiture que la topographie amène à contempler du dessus plus souvent qu'à son tour. À Porto, le logement dessine la trame identitaire d'une ville d'où les palais furent proscrits par des souverains jaloux, réservant les architectures extraordinaires à la royale Lisbonne plutôt qu'à l'industrielle concurrente des rives du Douro. Ordinaire, aussi, des maisons ouvrières insérées en rive de fleuve, dans un site hors du commun qui rend tout extraordinaire : l'infrastructure du pont devenu symbole de la ville, l'habitat populaire accroché aux falaises bordant les rives, ou des entrepôts établis pour la taxation du vins produit en amont. On distingue parfois, au milieu du bâti délabré, une maison comme les autres, discrètement équipée des dernières innovations en matière de fenêtre de toiture, d'une couverture impeccable aux tuiles traditionnelles en ordre de bataille, bordée de grilles qui préserveront la gouttière de l'engorgement par les feuilles, signe s'il en est d'un souci de pérennité des ouvrages. Un cas de valorisation de l'ordinaire, exemple isolé qui permet d'espérer la renaissance d'une ville exceptionnelle, désormais distinguée au Patrimoine mondial de l'UNESCO, remarquée autant qu'exceptionnellement dégradée en une vingtaine d'années par des mécanismes de fuite hors du centre aggravés par la crise économique. Le Porto historique se vide au profit d'une ville ordinaire contemporaine, diffuse, territoire d'usage que le visiteur n'a pas de raison de fréquenter, dont l'étalement nous fut dévoilé en cartographie par André Tavares. Balancement entre présent et passé, banalité du territoire, action des architectes... Les multiples dimensions de l'ordinaire coexistaient à l'embouchure du Douro, et trouvaient des résonances à l'échelle globale. Au-delà du lieu, c'est l'actualité qui incite à se pencher de nouveau sur cette notion. En Chine, le nouveau président Xi Jinping a mis un coup d'arrêt à la construction de ces bâtiments extraordinaires qui

placèrent l'empire du Milieu sur la carte des puissances mondiales. Une architecture d'objets spectaculaires, produite par des architectes stars, dont on trouve un représentant à proximité de la rotonde de Boavista, la casa da Música construite par Koolhaas à l'occasion de l'accession de Porto au rang de Capitale européenne de la Culture. Exemple d'architecture monumentale demeuré isolé, le rhomboïde koolhaasien n'en valorise que d'autant la ville ordinaire, ou des projets contemporains placés sous le signe de la frugalité, tel le nouveau métro, une infrastructure traitée avec des moyens ordinaires devenant par la grâce de son concepteur, extraordinaire. La crise qui frappe durement le Portugal, placé sous tutelle de l'Europe, est une dernière raison pour revenir à des architectures économes en moyens, peu démonstratives, et par là même ordinaires.

Optimisme et ordinaire ?

En résumé, c'est sous des auspices politiques, architecturaux, sociaux et économiques difficiles, mais favorables à l'ordinaire que s'est ouvert notre atelier. Malgré un contexte de crise envahissant, Patrick Celeste et Catherine Lauvergeat invitaient les architectes-conseils de l'État à réfléchir à une architecture ordinaire heureuse, positive, qui ne serait ni l'antithèse de l'exceptionnel ni le parent pauvre et suiviste de l'avant-garde, ni, pourrait-on ajouter, une réponse à une situation de pénurie et de manque de moyens. Au contraire, disaient-ils dans le texte introductif au débat, « l'ordinaire relève de l'architecture savante et de l'invention. Il invite à formuler un nouveau slogan après tant d'autres qui eurent leurs heures de gloire (*less is more*, l'ornement est un crime...) ». Avant de convenir d'un nouveau mot d'ordre, un accord sur le sens du terme s'imposait. L'étymologie renvoyait à une forme de classement, et dans un sens figuré, à tout ce qui est « conforme à la règle et à l'usage ». Terme connexe à « modeste », « banal », il évoque pour certain une attitude face au projet, une forme de politesse incitant un nouveau bâtiment à ne pas s'imposer, jouer les continuités, cicatrifier les tissus dans



une neutralité créatrice de sens. D'ailleurs, pour d'autres, l'antonyme d'ordinaire ne serait pas l'extraordinaire, mais le prétentieux, résultat d'une volonté des maîtres d'ouvrages, privés ou publics, de produire une architecture porteuse de distinction, se singularisant au milieu des autres constructions, tandis que l'architecture ordinaire serait celle qu'on ne remarque pas. L'ordinaire, mot qui présente en portugais une connotation péjorative, flirte avec le mauvais goût lorsqu'il s'incarne dans la production contemporaine courante de l'habitat individuel ou collectif. Il devient ici plus une condition qu'un modèle : serait ordinaire une architecture courante produite à l'instant T, résultant d'un contexte social et économique défini et situé. Un ordinaire jugé laid, que l'on pourrait transcender à la façon de Venturi et Scott Brown, dans *Learning from Las Vegas*, où le changement du regard suscite l'intégration du commun, du banal, dans le champ de l'architecture savante.

L'ordinaire pour se reconnecter

Le débat quitta le champ de l'esthétique pure pour celui du vernaculaire. De l'architecture courante, ordinaire, à l'architecture du lieu – sens étymologique de vernaculaire – la distance est courte. Sur le terrain, les architectes-conseils de l'État remarquent un vernaculaire encensé pour son image, ses vertus supposées, autant que nié dans ses principes constitutifs. Ainsi, rien n'empêchera un maire d'admirer les hameaux entourant sa commune, pour ensuite agir dans un sens exactement opposé à l'architecture qu'il encense, en ignorant totalement les logiques d'orientation face au vent et soleil déterminant les ouvertures de façades. Sur le terrain, les architectes-conseils de l'État constatent que l'habitant se projette dans une maison qui ne correspond à rien de réel – ne serait-ce que le contact avec le jardin, interdit par des fenêtres avec allèges qui ne permettent pas de profiter du plain pied.



L'on voit peut-être la fin de cette architecture sans architectes vantée par Bernard Rudofsky, et finement étudiée par les architectes portugais entre 1950 et 1960. Leurs recensements du vernaculaire lusitanien, acte politique contredisant par sa diversité formelle l'idée de l'unicité d'une architecture nationale défendue par le régime salazariste, est rassemblée dans les trois volumes du célèbre *Arquitectura popular em Portugal*. On observe que l'architecture savante digérait l'architecture populaire, créant une forme de modernisme tempérée aboutissant au « régionalisme critique », tandis que disparaissait la culture constructive populaire qui avait fait émerger ces architectures.

La situation française n'est peut-être pas si éloignée. Dépourvus de l'ingénierie présente dans les grandes métropoles, les cantons semblent également avoir perdus les acteurs capables de relier à un territoire, un savoir-faire, au profit de producteurs d'habitat générique et standardisé – lotissement, qui n'est pas un projet mais une procédure, maison sur catalogue. En développant une pédagogie du bon sens, qui s'appuie sur les topologies, la topographie, plutôt que sur des références architecturales, les architectes-conseils de l'État entament une reconnexion de l'habitant et de l' élu avec leur territoire et leurs désirs : comment aurai-je du soleil si j'ouvre les volets, pourrai-je voir la vallée depuis mon séjour ?

L'architecte, homme de l'extraordinaire

Simplicité qui n'est pas toujours acceptée par les élus. Si l'architecture ordinaire est celle que l'on finit par ne plus voir, comme l'avancèrent certains architectes lors du débat, comment convaincre un élu que l'architecte n'est pas forcément là pour exécuter ce fameux geste architectural, prouesse flamboyante qui donnerait du lustre à une commune, un « pays », associé dans l'imaginaire collectif à la profession d'architecte ? Paradoxalement, l'estime de l'architecte et l'ambition qu'il serait censé porter aboutissent à une forme de malentendu. L'architecte peut-il faire de l'ordinaire ? Pour cela, il doit aussi démontrer et rappeler à ses interlocuteurs que le quotidien rentre aussi dans ses préoccupations. Un message à transmettre via divers canaux qui ne sont pas tous entre les mains des architectes-conseils de l'État : médias, institutions relais sur le territoire, expositions. La Biennale de Venise sera peut-être l'occasion de mettre en lumière ces démarches et cette attention au quotidien. Voilà pour le *top down*, qu'il conviendrait sans doute de compléter par une action *bottom up*, pour reprendre deux expressions anglo-saxonnes, allant du local vers le global. Les outils manquent pour une bonne évaluation de l'architecture, expliquent les architectes-conseils de l'État, décrivant des plans-masses sans courbes de niveaux, ou des permis de construire d'où les plans des maisons ont disparu. Comment prodiguer des conseils dès

lors que l'essentiel, c'est-à-dire le dispositif, est escamoté, s'interrogent certains architectes-conseils de l'État ? Les maires demandent rarement ces documents alors qu'une loi entrée en vigueur depuis mi 2014 les y autorise, et que certains garde-fous établis par la loi de 1977, comme le conseil culturel obligatoire en dessous du seuil n'est plus mis en œuvre. On parle souvent aux futurs habitants de leurs prêts, du financement de leur maison, mais jamais de la façon dont ils vont vivre, observaient des architectes lors de la table ronde.

Des ordres constructifs divergents

Il y a aussi un ordinaire du faire, découlant d'un ordre constructif, que les architectes-conseils de l'État ont exploré lors des débats. L'ordinaire serait ce qui est réparable, selon une des définitions posées lors des débats par un architecte-conseil. Ce volet de la question interroge la main-d'œuvre locale et l'industrie des produits du bâtiment. Un architecte-conseil voyait dans le cas de Porto un fascinant exemple de rencontre entre des effets de répétitions multiples, plus liés à des pratiques constructives qu'à des intentions projectuelles : l'utilisation de produits céramiques, la présence d'une main-d'œuvre qualifiée pouvant traiter la pierre dans des prix raisonnables, des serruriers très qualifiés capables d'intervenir encore aujourd'hui sur des projets du métro, par exemple. Riboulet avait observé ce phénomène sur des maisons ordinaires dans les villes médiévales, différentes, car créées par des corps de métiers multiples. À l'échelle urbaine, elles ne généraient pas de l'uniformité, mais de l'unité, une différence subtile qui ne doit rien à la répétition infinie du type.

L'artisan peut-il sauver les territoires excentrés de la République ? Certains architectes-conseils en doutent, soulignant la standardisation opérée par les fabricants de produits du bâtiment et les enseignes de négoce de matériau. En important sur le chantier des logiques d'assemblages industrielles conçues pour l'usine, la modernité a transformé les savoir-faire vernaculaires en prestations haut de gamme. Le parpaing enduit à 19 euros/m², la fenêtre PVC sont désor-

mais les éléments constitutifs de l'architecture ordinaire, et la banche béton est devenue la norme, car la plus simple à réaliser pour le maçon. Même comme cela, il y a encore moyen de faire des choses, soutiennent des architectes-conseils, en agissant sur la forme d'un volet, la position d'une gouttière. Plaider pour un bien construire « banal », en somme, renvoyant aux premiers travaux des architectes portugais avec le SAAL, au début des années 70.

Ennobler l'ordinaire

L'évocation d'un ordinaire hégémonique, globalisant, suggère la diffusion d'une architecture identique sur l'ensemble du territoire, par le biais des référents culturels renvoyant à un vernaculaire fantasmé, et la normalisation des matériaux de construction. L'ordinaire est-il aussi homogène qu'on le dit ? Les techniques constructives héritées des méthodes d'industrialisation tayloristes ne sont-elles pas contestées par le désir d'une partie de la population de renouer avec d'autres façons de construire, des matériaux plus locaux, un intérêt réel pour l'architecture vernaculaire ? Moribond mais présent, l'artisanat pourrait sortir d'une position élitiste qui l'a finalement affaibli pour retrouver une nouvelle clientèle plus attentive aux valeurs qu'il porte. Cette nouvelle donne place peut-être dans une position favorable l'architecte-conseil, qui défend de longue date une reconnexion avec le site, une prise en compte des problématiques d'orientation, de qualité constructive, et le désir d'une architecture courante sans être standardisée. La compétence de l'architecte-conseil ne pourrait être qu'appréciée par un habitant désireux de bien faire, mais manquant du savoir nécessaire. Pour relocaliser l'ordinaire, l'architecte-conseil de l'État devrait se faire une sorte d'enquêteur territorial, capable de décrypter les pratiques locales, repérer des tissus d'entreprise, expliquer les nécessités du lieu tout en rappelant que l'architecte sait, plus que jamais, délaissé l'extraordinaire pour servir l'ordinaire extra. Un vaste programme, qui ne saurait être mis en œuvre sans un lien étroit entre l'État et ses territoires !





Au préalable, il est bon d'aborder dans les questionnements sur l'action de l'architecte-conseil, la question du « comment se construit le territoire aujourd'hui ? ». Soit comme « sachants », soit comme « techniciens », seuls les experts demeurent désignés garants d'un savoir de l'urbanisme ou de la culture architecturale. De plus en plus isolés, ces savoirs et ces cultures semblent de moins en moins partagés par le plus grand nombre, et l'ensemble du territoire se construit et se consomme (paysage et bâti, infrastructures...) par un ensemble d'acteurs non experts : des politiques jusqu'aux habitants... La notion d'expert résulte de la distance ainsi créée, alors que notre vocation, le conseil, a pour objectif de croiser les regards et les positionnements.

Où en sommes-nous ?

L'État et ses services, se retirant à terme de ce rôle de « faire », laissent entre les mains de cet ensemble d'acteurs, une page blanche qui peut s'écrire différemment selon chaque territoire, évitant peut-être les écueils d'une uniformité produite par trop de centralisme durant les dernières décennies (documents d'urbanisme, droits des sols...), mais construisant la concurrence des territoires, aggravant leur déséquilibre d'origine. Agir pour cet ensemble d'acteurs en portant une parole commune pourrait être le rôle des architectes-conseils de l'État, qui possèdent cette connaissance du territoire et une culture urbaine à partager, et de fait promouvoir la qualité de la commande.

Le séminaire du Bassin minier interrogeait, dans un des ateliers, le repositionnement des architectes-conseils de l'État dans la reconfiguration territoriale du pays. Il plaçait à un nouveau stade la question de nos missions dans le cadre de la quatrième « décentralisation », mais bousculait aussi nos propres concepts de la question urbaine face au chapelet étiré des cités minières révélant une possible vie urbaine malgré son étalement. Sans conclure, ce séminaire a permis de souligner le fait que la ville se réalisait aussi par l'appartenance

des habitants à leur territoire. Sans conclure toujours, pour nos propres missions, les architectes-conseils s'interrogeaient sur le dépassement nécessaire du cadre de plus en plus réduit des DDT(M), pour aborder pleinement l'échelle du territoire, à charge pour eux de convaincre les institutions de leur capacité à l'appréhender. L'atelier #2 du séminaire de Porto se veut le prolongement de ces interrogations, mais la notion d'architectes-conseils du territoire doit maintenant dépasser le simple slogan et définir plus précisément les pratiques concrètes, quitte à avancer prudemment. Porto, dont la partie ancienne est un autre Patrimoine mondial de l'UNESCO, reste à la fois la ville dense historique, mais aussi la ville suburbaine dispersée et traversée de ruralité. Il va falloir passer de l'échelle « Google » du territoire à la mesure (quotidienneté) du fait urbain, si bien illustrée par l'activité architecturale portugaise.

C'est le sens de notre atelier. Revenir à l'action sur le terrain alors que toute la réforme des institutions de l'État nous éloigne de plus en plus des acteurs locaux et du citoyen. Revenir à l'action sur le terrain alors que notre volonté, affirmée d'année en année, de placer le conseil en amont se trouve, même s'il est suivi, dans l'impossibilité d'être vérifiée dans les faits par des services d'État aux compétences réduites, l'application du droit des sols revenant aux communautés de communes, avec ses risques de clientélisme. Des pistes sont aujourd'hui possibles, qu'elles viennent de failles ou qu'elles soient issues d'ouvertures nouvelles. Les bouleversements institutionnels ne font pas du passé table rase, et 65 ans de conseils ont tracé une grille de chemins qui ne s'efface pas dans le sable à chaque « réforme ». Les exemples sont nombreux où dans les départements, l'architecte-conseil se voit interrogé par tel ou tel élu local, ou par tel ou tel opérateur, social ou pas, sur l'aménagement d'une place ou d'une opération de logements collectifs. Il faut considérer que l'affaiblissement de l'autorité de l'État ou de son caractère régalien peut rendre possible le conseil dans son acceptation entière, c'est-à-dire comme n'étant pas une parole imposée mais bien comme étant choisie.

À toutes les échelles du territoire, l'architecte-conseil sera moins l'agent épisodique de la DDT affirmant son AVIS, mais bien plus un acteur aux côtés des autres acteurs. La notion de conseil sur le terrain se complétera par celle de l'expertise, plus souvent positionnée à une échelle plus globale. Du global au local, comment les architectes-conseils de l'État se repositionneront-ils en gardant le cap de leur conviction ? L'atelier de Porto veut sur ce point engranger tant les expériences positives que celles posant problème, de façon à lever quelques actions ou orientations concrètes pour leurs interventions actuelles et futures. Il ne s'agira pas ici de postures, mais bien de témoignages et d'ouvertures. Les architectes-conseils de l'État sont attendus là où ils sont déjà, pour vérifier leur capacité à décrocher de nouvelles formes d'interventions. Les architectes-conseils de l'État doivent aussi ouvrir des portes, là où ils ne sont pas attendus, pour ouvrir de nouveaux champs possibles.

Le conseil en territoire, c'est de l'exigence et c'est aussi de l'arpentage.

Bibliographie

Lucan Jacques, *Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités*, Éditions de la Villette, Paris, 2012

Les Espaces publics urbains, recommandations pour une démarche de projet Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques, Paris La Défense, 2001

Clerval Anne, *Aller vers le droit à la ville, ce droit collectif de produire la ville en fonction des besoins*. Article in L'Humanité du 22 février 2014

Guislain Margot, *Habitat participatif*, dossier in AMC n°239 de février 2015

Soline Nivet

Enseignante, critique en architecture



Restitution et point de vue de l'atelier #2

Ces quelques jours passés à Porto avec les architectes-conseils m'ont beaucoup appris et je tiens d'emblée à vous en remercier chaleureusement. À plusieurs reprises précédemment, et notamment à l'occasion de la publication d'un dossier consacré aux territoires ruraux pour la revue *d'a* il y a 3 ans¹, je m'étais entretenue, en tête à tête, avec quelques amis architectes-conseils de l'État, qui m'avaient témoigné des problématiques et des enjeux de leurs missions et des cas particuliers auxquels ils étaient confrontés. À Porto, j'ai découvert les architectes-conseils en tant que corps de l'État. Appréhendé dans son entièreté, ce corps recèle une tout autre dimension. Bien entendu, il n'est homogène ni dans les générations qui le composent, ni dans les représentations que ses membres ont de leur rôle, ni même dans leurs missions au quotidien. Car selon les organismes ou les départements d'exercice, les architectes-conseils de l'État sont confrontés à des réalités différentes, à des territoires inégaux, inégalité qui a d'ailleurs fait l'objet de l'atelier n°3 de ce séminaire.

À l'issue de ce séminaire, je reste impressionnée par la connaissance détenue par les architectes-conseils de l'État des territoires français. Détenue par chacun, telle la pièce d'un puzzle, cette connaissance gagnerait, j'en suis persuadée, à être assemblée pour construire en mosaïque le portrait de notre pays, tel qu'il s'aménage, se construit ou se conserve aujourd'hui. Pour l'heure, cette connaissance reste volatile, partagée à la volée, au fil des discussions, entre deux portes. J'ai souvent entendu les architectes-conseils de l'État dire qu'ils s'attachaient à faire « remonter » des observations, des suggestions tout en faisant aussi « redescendre » sur le terrain les règlements et leurs conditions d'application ; et je crois avoir bien saisi toute la verticalité de leur mission : au service de l'État mais au plus près de leur territoire d'exercice. Restera-t-elle désormais à en révéler la dimension horizontale, à mettre en commun et assembler les pièces du puzzle de vos expériences et observations, à la fois récurrentes et chaque fois différentes, spécifiques et génériques. Chacun des nombreux témoignages ou anecdotes entendus durant ces trois jours me semble pouvoir fonctionner comme une fable, rensei-

gnant sur la manière dont s'aménage notre territoire. Il s'agirait donc de trouver la forme qui permettrait de rendre lisible tout ce dont les architectes-conseils de l'État témoignent lorsqu'ils se réunissent. Récemment, un collectif de photographes, réunis par Paul Wombell et Jérôme Brezillon, s'est auto-missionné pour une recherche collective sur le paysage français contemporain, conclue par la très belle exposition « France(s) Territoire Liquide »² et par la publication aux éditions du Seuil d'un catalogue qui fait désormais autorité. Quelle forme pourrait prendre le témoignage des architectes-conseils de l'État ? Est-ce un livre ? Un film documentaire ? Une série télé, comme on me l'a suggéré, avec suspens et rebondissements ? Une bande dessinée ? Je suis certaine que vous trouverez.

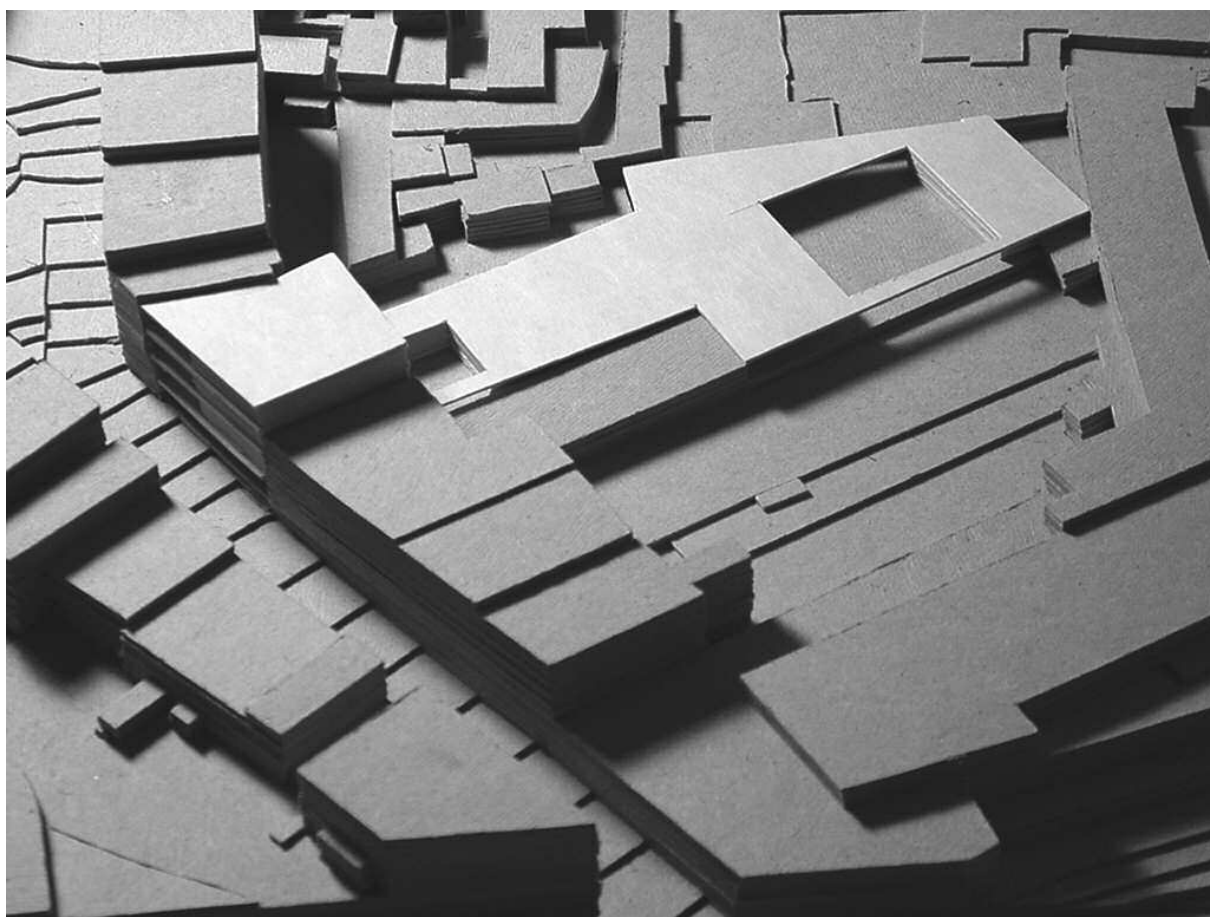
L'atelier que j'ai animé à Porto constituait un groupe confortable pour la discussion puisque nous étions une vingtaine à reprendre la question soumise par Agnès Lambot et Jean-Christophe Tougeron autour de la qualité de la commande : la réforme territoriale et le passage des régions aux super-régions, réduisent, de fait, la marge de manœuvre des DDT et impliquent un repositionnement des architectes-conseils de l'État. Faut-il en faire un motif d'inquiétude ? Ou envisager au contraire ces mutations comme l'opportunité d'une redéfinition de leur rôle et surtout, des échelles auxquelles penser leur mission de conseil ? Une autre question, corollaire, fut beaucoup discutée : cet effet de dézoomage administratif infléchit-il inexorablement la mission de conseil des architectes-conseils de l'État en une forme d'expertise plus globale, plus distante... ou distanciée, selon le degré d'optimisme du point de vue ? Ce passage du conseil à l'expertise offre-t-il de nouvelles pistes pour améliorer la qualité de la commande et si oui, comment, où et avec qui ?

Cette hypothèse de l'expertise fut à la fois confortée par plusieurs témoignages, mais aussi nuancée par d'autres qui ont pointé le risque de considérer la parole de l'expert comme l'expression d'un savoir divisant les connaissances, en contradiction avec une compréhension générale des enjeux.

Le rôle de conseil serait, dès lors, à réaffirmer et à revendiquer davantage : n'entrant pas, contrairement à l'expertise, dans la chaîne des responsabilités, il confère une précieuse liberté de parole et de jugement dont il s'agirait précisément d'user et abuser. Car la posture de l'expert ne favorise pas toujours le dialogue, contrairement à celle d'un conseiller positionné aux côtés des élus très en amont de la décision et se montrant capable de fédérer les expertises. Cer-

tains ont insisté sur la dimension nécessairement transversale de cette position.

En ce qui concerne la question de la qualité de la commande, il a été pointé par plusieurs d'entre vous que les problèmes résident souvent dans la difficulté d'énoncer correctement cette commande, sans nier ni minorer la complexité des enjeux et des étapes du projet, mais en les assu-



mant plutôt. Plusieurs d'entre vous ont réaffirmé leur rôle d'aide à la reformulation des questions et des projets, au recentrement des enjeux... ou à leur décentrement puisque, bien souvent, le vrai lieu du projet n'est pas son site d'implantation lui-même, mais plutôt dans son interface avec l'existant. Déplacer le regard, donc.

Comme levier permettant d'accompagner cette qualité d'énonciation de la commande, l'implication des architectes-conseils de l'État dans la rédaction des cahiers des charges a été invoquée, notamment lors des demandes de dotations pour les équipements : des cahiers des charges plus précis (tant sur les implantations que sur les programmes et sur les expertises à réunir pour qu'ils soient menés à bien) permettant de mieux anticiper sur le déroulement des projets.



La qualité d'une commande architecturale est indéfectiblement liée à celle de son implantation et, malgré le peu de temps dont nous disposons, un bref tour de table a révélé l'implication des architectes-conseils de l'État sur cette question. Dans certains départements, des groupes de travail ont été installés avec les DREAL, très en amont des projets, sur les problématiques d'implantation des zones artisanales et commerciales, encourageant la coopération entre les différents services de l'État autour de ces questions. S'il est nécessaire de pousser la porte des services de planification très en amont, quitte à questionner la pertinence des implantations et des programmes, l'importance d'une synergie avec les CAUE pour accompagner la rédaction des cahiers des charges des PLU intercommunaux a aussi été soulignée.

Certains ont évoqué l'aide à la rédaction et à la reformulation des textes réglementaires, parfois perçus comme extrêmement contraignants (les PPRI par exemple), alors même qu'ils pourraient être moteurs de projets... à condition toutefois d'être bien compris. D'autres ont insisté sur la culture du projet : comment faire comprendre à ses interlocuteurs qu'un projet ne se résume ni à un programme, ni à une procédure ? Et que le rôle de l'architecte-conseil de l'État ne se limite pas à guider une collectivité ou un élu dans le labyrinthe réglementaire ? Et si la mission de conseil de l'architecte-conseil de l'État consiste également à aider à réunir, ou tout du moins à prendre conscience – très en amont du projet – des compétences à mobiliser, comment faire dans les territoires où cette ingénierie et ce système pensant n'existent tout simplement pas ?

À l'inverse, où situer la limite de votre mission de conseil ? Poussée trop loin, ne risque-t-elle pas de prendre le pas sur celle qui pourrait être confiée à un confrère sur place ? Soulevée par les uns, la question fut réfutée par les autres. Le regard distancié de l'architecte-conseil de l'État est en effet précieux à l'élu dans certaines situations locales où les maîtrises d'ouvrage déléguées sont soit absentes, soit trop proches, c'est-

à-dire déjà impliquées, « mouillées » dans le projet. Là, le rôle de l'architecte-conseil de l'État serait précisément de ré-instaurer une certaine distance entre les opérateurs.

Pour finir, reste ce qui n'a pas été dit, car précisément dans l'angle mort de vos missions. Au fond, nous débattons toujours de la qualité des commandes publiques, mais quels sont véritablement les leviers pour infléchir celle des commandes privées ? Mobilisées à partir de la labellisation « Patrimoine du XX^e siècle », certaines DRAC ont réussi à impliquer des propriétaires privés et à rapprocher les différents services, notamment les STAP, autour de projets de reconversions. Mais pour améliorer la commande privée, suffit-il vraiment de diffuser la culture architecturale ?

Quelles leçons de Porto ?

Autre question, sans réponse, mais à laquelle beaucoup d'entre vous ont fait allusion : pour qu'il y ait qualité de la commande, encore faut-il qu'il y ait commande. En situation de récession, des territoires entiers se vident, et les citoyens s'y inquiètent de l'élargissement des mailles d'un filet administratif de plus en plus lâche, qui paraît les abandonner. Lors de ces trois journées passées avec vous, les nombreux témoignages entendus à ce propos, entraient en écho avec tous les immeubles murés et vides que nous observions dans le centre de Porto. Si nous en avions eu le temps, nous aurions peut-être mieux articulé nos débats avec les choses vues, entendues et apprises sur place : l'emboîtement des échelles, l'implication du tissu artisanal et des réseaux d'entreprises locaux pour la concrétisation du projet, mais aussi – en tant que forces mobilisables – dès sa formulation. Ce voyage autour de l'École de Porto nous a également rappelé l'importance des écoles d'architecture. Or ce sujet de l'ancrage des ENSA françaises dans leur territoire et des partenariats à nouer, de manière encore plus serrée, entre les architectes-conseils de l'État, les DRAC et les ENSA, n'a pas été évoqué.

Pour finir, quelques mots sur ce que nous n'avons pas vu pendant ces trois jours de visite. J'aurais souhaité voir avec vous des espaces sans qualité, les multiplex, les centres commerciaux, les pavillons à trois sous. Puisque le centre de Porto se vide et sa périphérie se remplit, je serais bien aussi allée là où les choses adviennent. Autre question non abordée, et pourtant névralgique, celle du tourisme. L'avenir est-il celui prédit par Michel Houellebecq dans *Plateforme* ou *La carte et le territoire* ? Ceux d'entre nous qui connaissaient Porto et n'y étaient pas revenus depuis une vingtaine d'années furent surpris par la transformation de la ville et son adaptation au tourisme de week-end lié à l'implantation de Ryan Air. Or, ces phénomènes de « mise en tourisme » n'ont pas fini d'impacter nos territoires. Cette question doit être prise à bras-le-corps car elle influencera très certainement la qualité de la commande dans les décennies à venir. Lors de notre matinée de clôture, j'étais à peine en train de regretter que la magnifique architecture de l'École de Porto soit d'ores et déjà mise sous cloche dans les programmes touristiques qu'André Tavares nous éclairait en déployant son intelligence inquiète dans sa magnifique conférence conclusive.

1. *L'architecture à la campagne : junkspace ou terroir ?*, d'a n°211, septembre 2012, pp. 37-51
2. Jean-Christophe Bailly (dir.), *France(s) Territoire Liquide*. Ed. du Seuil. Coll. Fiction & Cie, Paris 2014.

saída Exit
de Camões →

F E D C B A

TRIN





« Un territoire est le produit d'un espace et d'un pouvoir. Périmètre physique délimité par l'exercice d'une autorité légale émanant d'une communauté humaine, il représente le point de contact entre des flux économiques et des frontières politiques. En tant qu'espace, le territoire se trouve soumis aux forces des marchés, aux flux de capitaux, de biens, de services et de personnes. En tant que pouvoir, il dispose, en prise avec ces flux, d'un degré d'autonomie dans ses décisions politiques, dans une relation verticale et horizontale avec les autres territoires »¹

« L'Aménagement du Territoire, c'est la recherche dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes, en fonction des ressources naturelles et des activités économiques. Cette recherche est faite dans la constante préoccupation de donner aux hommes de meilleures conditions d'habitat, de travail, de plus grandes facilités de loisirs et de culture. Cette recherche n'est donc pas faite à des fins strictement économiques, mais bien davantage pour le bien-être et l'épanouissement de la population ».²

Nos territoires sont riches de leurs diversités, qu'elles soient géographiques, économiques, sociologiques, architecturales ou paysagères. Malmenés par les réformes territoriales successives, ils n'ont ni les mêmes besoins, ni les mêmes aspirations, ni les mêmes moyens. La Révolution française découpa, en décembre 1789, le territoire national en communes puis en départements afin que chaque citoyen accède aisément au centre des décisions politiques. Plus près de nous, la diffusion du livre *Paris et le désert français*³ influera largement sur la planification de la Datar qui privilégiera le réseau autoroutier et le développement des villes moyennes afin de rééquilibrer les régions face à la capitale. Les lois de décentralisation, depuis 1981, ont dans un premier temps cherché à placer les décisions aux échelles communales ou départementales. Elles recherchent maintenant une optimisation des moyens en privilégiant les grandes régions et les grandes métropoles, risquant de remettre le citoyen à distance.

Les pouvoirs se déplacent. Les grandes métropoles s'imposent, se concurrencent à l'échelle mondiale, isolant les espaces ruraux qui s'appauvrissent. Les flux s'accroissent. La vitesse de plus en plus grande des déplacements, des transports et des moyens de communication dématérialisés effacent ou augmentent la « distance » entre les territoires.

Équité, égalité ou adaptation ?

L'égalité s'inscrit plutôt dans une justice de moyens entre les différentes échelles de gouvernance. L'équité renvoie plus à une question de justice sociale, de citoyenneté. Rééquilibrer les territoires sans les rendre semblables ou homogènes nécessite de penser leurs adaptations, leurs mutations ou leurs complémentarités dans de nouvelles stratégies économiques, tout en respectant l'égalité, la liberté de chacun et en recherchant le lien social et le vivre ensemble. Cette recherche d'équité passe par la compréhension des facteurs d'évolution (observatoires) et par l'anticipation des mutations territoriales (projets). Comment donner le même droit aux services publics, à l'emploi et au logement pour tous les citoyens, urbains ou ruraux, de métropole ou d'outre-mer ?

- Faut-il cultiver une stratégie d'essaimage d'implantation des entreprises ?
- Faut-il démultiplier les services publics de proximité ?
- Faut-il renforcer les liens entre les territoires par l'organisation de réseaux assurant les déplacements, l'accessibilité aux services et aux équipements alors que l'accélération des mobilités intervient sur la spatialité et les mutations sociétales et influe sur la qualité de vie des habitants ?
- Faut-il compter sur les nouveaux modes de distribution dématérialisés (multicanal), ou les services mutualisés (maisons des services au public) ou les services itinérants ?

Quelles réflexions, éventuellement quelles solutions nos expériences du terrain peuvent-elles proposer ?

La disparité des territoires, une réalité à valoriser

Comment valoriser la disparité des territoires, entretenir la richesse de leurs diversités ? La grande métropole renforce une région et s'affiche à l'échelle mondiale. En retour ne doit-elle pas irriguer les périphéries, les villes moyennes et permettre le maintien du maillage des espaces ruraux ? Et ceux-ci, valorisés dans leur identité, n'ont-ils pas un rôle à jouer pour compenser cette forte ouverture sur le monde ? Quelle fraternité la métropole doit-elle entretenir avec ses périphéries ? Comment mettre les espaces ruraux en réseau ?

Comme cela s'est fait dans plusieurs pays européens (Allemagne en 1970, Suède en 1974, Belgique en 1975, Pays-Bas et Finlande en 2010, Royaume Uni et Grèce en 2011), la modification de l'échelle des communes par fusion (Annecy ou Cherbourg par exemple) et la constitution de communes nouvelles par fusion de petites communes participent-elles à l'équité des territoires ? Peut-on envisager, accepter la « disparition » ou « l'abandon » de certains bourgs ruraux ou d'espaces agricoles ?

L'État, à travers ses différentes politiques publiques, assure-t-il cette cohésion entre les territoires, entre leurs habitants ?

Bibliographie

Rapport de l'Observatoire des Territoires remis tous les trois ans au Parlement depuis 2004 (décret n°2004-967 du 7 septembre 2004) sur les disparités et les dynamiques territoriales.

Levy Jacques, *Réinventer la France : Trente cartes pour une nouvelle géographie*, Éditions Fayard, Paris, 2013.

Mongin Olivier, *La Ville des flux : l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Éditions Fayard, Paris, 2013.

Rawls John, *La justice comme équité. Reformulation de la théorie de la justice*, Éditions de la Découverte, Paris, 2003.

1. Rapport Eloi Laurent, *Vers l'égalité des territoires - Dynamiques, mesures, politiques*, METL, 2013

2. Claudius Petit Eugène, *Pour un plan national d'aménagement du territoire*, Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, 1950

3. Gravier Jean-François, *Paris et le désert français*, Flammarion, Paris, 1947. Rééd. 1972

Sébastien Marot

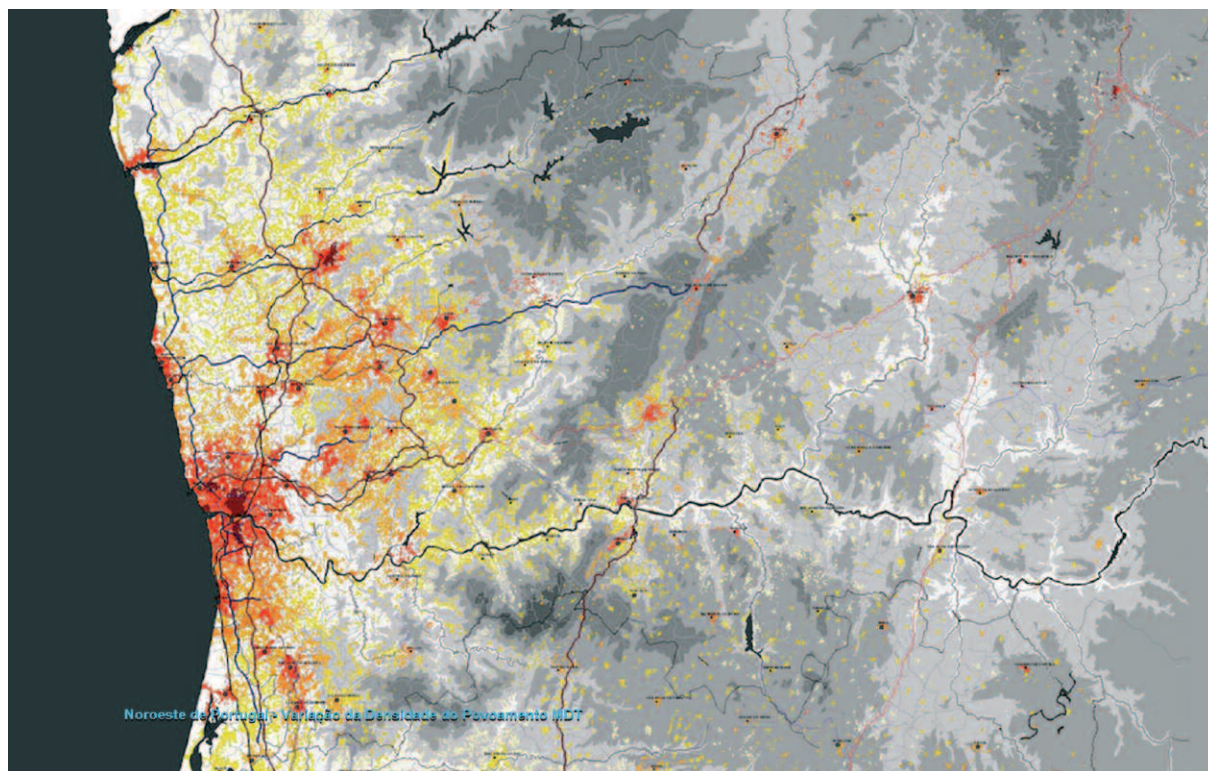
Philosophe et docteur en histoire



Restitution et point de vue de l'atelier #3

Le thème de notre atelier était « Équité, égalité des territoires : pour quel territoire ? ». Ce titre, évidemment, demanderait à lui seul tout un éclaircissement, mais compte tenu du peu de temps que nous avons, il nous a paru plus efficace d'entrer directement dans le sujet, sans prendre le soin de nous entendre un peu, a priori, sur une définition plausible des termes en question. De fait, l'ensemble des participants était d'accord pour constater des déséquilibres croissants entre les territoires, qui dessinent grossièrement, dans notre pays, une sorte d'opposition entre un Grand Est et un Grand Nord d'une part, tous deux en voie de paupérisation, et un Grand Ouest et un Grand Sud d'autre part, mieux lotis en général. Cette dichotomie, déjà assez ancienne, ne paraît pas aller en s'amenuisant, bien au contraire. L'idéal d'homogénéité des conditions de vie et de

solidarité des territoires, cher à la France, n'est pas, ou en tout cas n'est plus, une réalité. Plusieurs d'entre nous ont dressé le constat que « l'économie règle le monde », et qu'un défaut général de solidarité s'est peu à peu imposé. Le sentiment largement partagé était que l'État ne parvient plus à opposer à cette réalité qu'une certaine impuissance, et qu'avec sa tradition centralisée, et de louable égalité en principe, les règles qu'il édicte de façon homogène pour assurer cette égalité (par exemple sur le logement social, SRU) sont souvent contre-performantes, par les effets dramatiquement différents qu'elles ont sur des territoires qui ne sont pas, de fait, dans les mêmes situations, et qui n'ont par conséquent ni les mêmes besoins, ni les mêmes urgences. La conséquence est que l'application homogène de ces règles ou de ces procédures accroît souvent les déséquilibres au lieu de les résorber



Centralités, polarités. Variation de la densité de population. Carte CEAU-FAUP.

et conduit par exemple, au nom de la revitalisation des centres-bourgs, à construire des logements inutiles.

Sur la base de ce constat, certains ont opportunément rappelé la différence profonde qui existe entre la notion d'égalité (à tous la même chose) et celle d'équité (à chacun également selon son besoin), en l'occurrence plus adaptée, et sans doute plus souhaitable, et d'autres ont développé l'idée que les règles de l'État devraient être davantage des règles de méthode, interprétées en fonction de chaque territoire, plutôt que des règles absolues, des obligations de moyens régaliennes uniformément imposées partout. En somme, nos départements ne peuvent pas être guidés par l'ambition majeure de devenir des « départements normaux », mais devraient développer des politiques territoriales spécifiques et négociées, échelonnées dans le temps, voire temporaires.

Beaucoup d'entre nous ont également souligné le fait que la grande réforme territoriale en cours obéit à un redécoupage strictement politique qui fait assez peu de cas de la dimension physique et sociale des pays et des territoires. Dans cette situation, les architectes-conseils de l'État éprouvent le sentiment d'un manque de politiques publiques qui seraient capables d'articuler et de réconcilier la culture de la loi et la culture de la technique, et s'inquiètent de voir l'État céder des infrastructures et des services publics à des compagnies étrangères (chinoises en particulier, comme par exemple à Châteauroux, sur les terrains abandonnés par l'armée américaine), ce qui engendre des effets de déterritorialisation dont on ne paraît pas mesurer les conséquences. Dans sa conférence, Souto de Moura est d'ailleurs revenu à sa manière sur cette question du bradage des infrastructures, et la façon dont les états européens cèdent aujourd'hui à des privés, ou à des compagnies étrangères, des actifs, des structures, voire des services publics essentiels.

D'une façon générale, ont souligné plusieurs d'entre nous, les DDT n'ont pas de culture territoriale, à aucun moment on n'y parle de paysage et de géographie, et il semble que

les seuls leviers qui puissent justifier l'intervention de l'État sur le territoire physique soient aujourd'hui les risques naturels et environnementaux, et la pauvreté, les risques d'effondrement social.

En Corse par exemple, où des territoires littoraux surchargés s'opposent à des territoires de montagne déshérités, où les villages ont été drainés vers les rivages, où les coteaux sont en cours d'urbanisation et où les plans illégaux sont légions, les grandes manœuvres sont aujourd'hui les plans de lutte contre les inondations, qui vont encore déplacer des populations, mais sans véritable projet qui vise à « ménager » les territoires en question. Et ce qui est vrai de la Corse l'est aussi du territoire métropolitain où les zones à risque, littorales en particulier, sont souvent attractives du point de vue économique. Le sentiment général, exprimé par l'un des participants, citant Saint-John Perse, est que « nos actes sont partiels et nos œuvres parcellaires ».

L'un d'entre nous a insisté à cet égard pour dire qu'il fallait changer de paradigme, que nous devrions passer d'une logique d'aménagement à une logique de ménagement des territoires. Sur ce point, j'aimerais faire écho aux débats de notre atelier en évoquant la thèse du livre important publié par Hans Jonas il y a déjà presque quarante ans : *Le Principe Responsabilité*. On peut dire que c'est vraiment le livre qui a accueilli en philosophie les questions environnementales à la fin des années 1970. Son titre le démarquait explicitement de celui qu'un autre philosophe allemand, Ernst Bloch, avait publié dans les années 1950 : *Le Principe Espérance*. Alors que Bloch s'était échiné à réhabiliter la fonction motrice de l'espoir et de l'utopie dans une tradition marxiste excessivement obnubilée par la logique matérialiste des rapports et processus de production – en parlant d'ailleurs beaucoup d'architecture, ce qui n'était pas commun dans les livres de philosophie à l'époque –, Hans Jonas, nourri par les débats environnementaux, par le rapport Meadows, etc., renversait soudain la perspective. La question, à ses yeux, n'était plus tant de savoir quel monde meilleur ou plus performant



on allait construire et léguer à nos enfants, que de déterminer par quels moyens nous allions bien pouvoir leur laisser un monde qui ne soit pas significativement pire que celui dans lequel nous avons vécu. Quand nous parlons aujourd'hui de changement de paradigme, de ménagement, on peut se demander, en effet, si la question qui se pose n'est pas d'abord : « comment survivre dans un monde où tout laisse croire que la croissance a atteint sa limite ? ». Je le dis exprès de façon forte, « comment survivre ? » Il me semble que cette question est en effet susceptible de parler à beaucoup plus de monde que l'autre (« comment se développer, et créer un monde meilleur ? »), et qu'elle traduit des soucis qui occupent beaucoup de gens dans beaucoup de territoires aujourd'hui. En soi, ce n'est pas une question réactionnaire, au contraire. Seule la réponse qu'on lui donne peut éventuellement le devenir.

Même si certains estiment que les architectes-conseils de l'État ne doivent pas s'enfermer dans une expertise strictement locale, mais jouer au contraire un rôle de conseil trans-local, l'idée qui prévaut est que les architectes-conseils sont malgré tout des spécialistes de la localisation, capables d'aider les territoires à penser et négocier ensemble les enjeux souvent

contradictoires auxquels ils sont confrontés ici et maintenant. Le sentiment général est ainsi que les architectes-conseils de l'État peuvent et doivent participer à des ateliers *bottom up* qui mettent autour de la table de façon transdisciplinaire, sur des projets locaux ou régionaux, les acteurs et les institutions locales. Certains ont rappelé que même des dispositifs comme les SCOT permettent, en théorie, de consulter beaucoup plus largement que ce que l'on fait habituellement, et qu'il s'agirait peut-être de se saisir de ces outils pour les utiliser dans ce sens. Et d'autres ont donné des exemples, comme la démarche de concertation adoptée autour du projet de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan : une approche transcalaire, abordant aussi bien les questions d'hydrologie que de patrimoine, développée au sein d'un atelier d'aménagement et d'architecture mettant en synergie architectes-conseils de l'État, DRAC, CAUE, inspecteurs des sites, etc., et permettant ainsi de sortir des périmètres administratifs. En somme, il s'agirait de penser les contradictions dans lesquelles sont pris les territoires à l'échelle où elles sont négociables et où les architectes-conseils de l'État pourraient apporter leur contribution spécifique de « spécialistes de la localisation » : faire en sorte que les gens se parlent.

Il reste cependant, comme plusieurs l'ont souligné, que les phénomènes de mobilité et de migration, que les situations d'inégalité actuelles ont tendance à exaspérer, ne rendent pas toujours facile d'identifier les « acteurs » en question, qui ne sont pas plus là que les futurs habitants d'un immeuble de promoteur. Ce qui crée une grande difficulté.

Nous avons terminé notre atelier assez loin des politiques publiques, sur des exemples d'initiatives et de dynamiques qui donnent heureusement des raisons d'espérer. De nombreux participants ont ainsi témoigné de l'importance que prennent ici et là, en Alsace, comme en Ardèche, dans les Pyrénées-Orientales comme en Corrèze ou ailleurs, les initiatives de néo-ruraux ou d'« Apaches » qui s'organisent eux-mêmes autour de projets plus ou moins ambitieux (un Fab Lab, des équipements collectifs, etc. un projet ou une philosophie commune). Il s'agit là de mouvements de localisation choisie, très distincts des problèmes qui découlent des situations où les gens sont piégés dans les enclaves d'une localisation subie. Mais les architectes-conseils de l'État ont sans doute un rôle à jouer pour repérer, soutenir et amplifier à leur manière ces phénomènes locaux d'auto-organisation qui représentent une promesse de revitalisation pour les territoires en question.

Compte tenu de l'intérêt de la conversation, les participants de cet atelier, tout en reconnaissant l'immense intérêt du programme organisé, et le fait que la conférence de Souto de Moura a d'une certaine manière bien prolongé leur débat, ont regretté que trop peu de temps ait été alloué à ce travail de discussion, qui n'a pas permis beaucoup plus qu'une entrée en matière. Plusieurs ont suggéré que les programmes des congrès futurs consacrent une plus grande plage horaire aux ateliers, et qu'ils prévoient des sessions en deux temps, en ménageant une sorte de récréation, qui permettrait des échanges plus libres et moins formels susceptibles d'enrichir la conversation ensuite.

Comme je me suis déjà permis de recommander un livre, celui de Hans Jonas, je terminerais bien par un autre conseil de lecture, car je n'ai pas pu m'empêcher de penser, pendant tout le débat, au livre de Thomas Piketty, *Le Capital au XIX^e siècle*. C'est un très gros livre, mais très lisible, et même assez limpide, et il n'est pas si étonnant qu'il ait connu un succès retentissant. Il est rare que des livres de ce type soient aussi accessibles (moyennant un petit effort) et aussi prenants. Il pose très bien, en historien de l'économie, le problème de l'inégalité croissante qui est en train de se produire. Sa thèse générale est que jusqu'à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, la plupart des pays d'Europe, et la France en particulier, sont des pays de castes. Ce qu'on appelle la classe moyenne existe à peine. Une infime fraction de la population (1%) possède plus de 90% du capital... et le reste travaille. De ce point de vue, explique Piketty, le XX^e siècle aura été une espèce d'exception, et cela pour plusieurs raisons : des guerres mondiales qui ont détruit du capital, des menaces qu'il a fallu prévenir et des situations qu'il a fallu reconstruire, justifiant l'imposition d'une fiscalité qui a notablement réduit la fourchette des inégalités et conduit à l'émergence de ces classes moyennes. Mais ce qu'il démontre aussi, c'est que depuis les années 1980, ces mêmes disparités sont en train de se creuser à nouveau partout, et que nous risquons de retrouver une situation du même ordre que celle qui prévalait à la fin du XIX^e... une situation qui posait à Rastignac, par la voix du père Goriot, son fameux dilemme : dois-je bosser et m'échiner à réussir ? Cela en vaut-il vraiment la peine ? Ou ne devrais-je pas plutôt épouser mademoiselle de Machin-Chose, ce qui, une fois son frère liquidé par ledit Père Goriot (moyennant rétribution), me mettrait immédiatement dans un autre monde, inatteignable autrement. À une tout autre échelle, il se pourrait que nous soyons à présent, collectivement, dans une situation tout aussi explosive. Dans nos territoires, à nos territoires eux-mêmes, et à une part grandissante de leurs habitants, se pose de nouveau quelque chose comme un dilemme de Rastignac.



Álvaro Domingues

Géographe



Depuis la rive orientale du Douro, on comprend mieux Porto, la ville descendue du mont de Pena Ventosa, de la cathédrale et du palais épiscopal, pour rejoindre le quartier riverain et la *faina fluvial* (les labeurs fluviaux) que Manoel de Oliveira a filmés si magistralement. Les pentes bordant le fleuve à Vila Nova de Gaia sont couvertes d'entrepôts viciques, reconnaissables à la géométrie de leurs toitures minces et élancées. Accostés aux quais, on trouve toujours les vieux *rabelos*, bateaux qui remontaient autrefois le fleuve jusqu'aux vignobles, au-delà de la ville de Régua, et qui retournaient chargés de tonneaux de vin ici embouteillés avant d'être exportés. Bref, Porto tel qu'on le raconte au visiteur qui passe, une ville qui s'est agrandie grâce à ses métiers bourgeois, ses banquiers et ses marchands.

Cette relation entre les deux rives ne fut pas toujours pacifique. Le roi Afonso III, en 1255, ordonna « que tous les bateaux dirigés vers Porto débarquent dans ce quartier de Vila Nova, pour qu'on y paye les taxes au roi et non aux évêques (de Porto) ». C'étaient les temps prospères du commerce avec les Flandres, la Bretagne, la Normandie et bien d'autres royaumes du nord de l'Europe, quand les impôts de la douane de Porto constituaient, comme il est dit dans un document du XIV^e siècle, le principal revenu de la couronne portugaise, et quand sortaient par le Douro le sel, le vin, les oranges, les cuirs, les ferrures, les fruits secs, produits d'une prospère communauté d'artisans qui s'étendaient au long des étroites rues des Caldeireiros (chaudronniers), des Fogueteiros (artificiers), des Pelames (pelletiers), de la Bainharia (corsetiers), des Ourives (orfèvres)...

Regard sur Porto

Extrait de *Portugal visto do céu* de Filipe Jorge, Argumentum, Edições Lda., Lisbonne, 2000
Traduction de Filipe Carlos

Le fleuve n'est plus envahi de bateaux : ceux qui emportaient le bois, le charbon et le pain qu'on débarquait aux Escadas das Padeiras (Escaliers des Boulangères) et au Postigo do Carvão (porte du Charbon) ; ceux qui partaient vers Terre-Neuve pour pêcher la morue et qui, en revenant, accostaient au Muro dos Bacalhoeiros (Mur des Morutiers) ; ceux qui transportaient des passagers vers le Brésil ; ceux qui menaient et emportaient les marchandises à l'Alfândega (la Douane). Aujourd'hui, il appartient aux touristes, pas tellement pour les joies de la navigation, mais surtout pour remonter et redescendre tout au long d'un admirable paysage qui défile d'un côté et de l'autre.

Évoquer le Douro est la meilleure façon de commencer à raconter Porto. La ville n'existerait peut-être pas sans ce lien entre le Nord et le Sud, entre la côte et les régions de Trás-os-Montes et de l'Alto Douro, entre la terre et l'océan, entre ce lieu et l'économie-monde qui s'organisaient déjà sur des routes d'une autre Europe aux XII^e et XIII^e siècles. Il est difficile de rester indifférent devant le paysage urbain de Porto et du quartier riverain de Gaia. Niché entre ses rochers escarpés de granit, le Douro a sculpté une spectaculaire scénographie qui s'est laissé transformer par le temps et par l'occupation urbaine. Depuis le mont de la cathédrale, le monastère de la Serra do Pilar ou le sommet de la Torre dos Clérigos (Tour des Clercs), on s'émerveille du contour des rues, des toits, des lanterneaux ou *claraboias*, des tours granitiques, des églises qui se diluent dans l'horizon quand il y a du brouillard et, alors, un certain mythe d'un Porto romantique se révèle. Le temps est passé par ici sans grands sursauts, sans guerres ni cataclysmes qui effacent presque toutes les mémoires.



Plan de Porto, 1833, W.B. Clarke, Baldwin & Cradock Ed.

Plusieurs villes existent dans Porto, et pas seulement celle du décor théâtral de constructions en cascade serrée, du haut des rives au bord du Douro. Il y a un Porto médiéval, avec la cathédrale et les murailles, datant d'un temps où la ville était déjà une ville de marchands ouverte au monde de l'époque. Il y a un Porto baroque unique, comme celui de la Tour des Clercs, mais aussi celui des monuments, les plus spectaculaires, des intérieurs en boiseries dorées de l'église Saint-François et de l'église Sainte-Claire; temps d'or et de richesses brésiliennes. Il y a un Porto du XIX^e siècle, mercantile, construit au bord du fleuve, tout au long des rives, marqué par les arcs de la Ribeira et par le bâtiment démesuré de l'Alfândega Nova (la Nouvelle Douane). De cette époque subsistent deux ponts prodigieux : l'un que l'on doit au génie de Gustave Eiffel pour que les trains puissent passer; l'autre, d'un dessin comparable, mais à deux tabliers, pour remplacer un pont suspendu existant à l'endroit où jadis se trouvait le Pont de Barques, tristement

célèbre à cause de la tragédie des invasions napoléoniennes. Il y a donc un Porto des ponts : ponts en fer et en béton qui unissent la ville au sommet du plateau. Il y a un Porto romantique et bourgeois de fermes, petits palais, murs et jardins de camélias. Il y a un Porto populaire dans les anciens quartiers, dans les *ilhas* (lotissements populaires) ouvrières du XIX^e siècle, et un Porto plus désenchanté dans les quartiers modernistes. Il y a un Porto cosmopolite à Serralves, à la Casa da Música (Maison de la Musique), à l'université, dans le quartier des affaires. Il y a dans cette ville, qui compte moins de 300 000 habitants dans les limites de la municipalité, une diversité qui est propre aux grandes villes et qui ne semble provinciale qu'à ceux qui ne la connaissent pas. C'est d'ici que le Portugal tire son nom, de l'ancienne Portucale.

C'est ici, cependant, qu'au Moyen Âge le pouvoir de la bourgeoisie s'imposa au roi et au clergé, et que se construisit une dimension internationale; il existait un grand chantier naval

à l'époque d'Henri le Navigateur, quand Porto a gagné sa réputation de ville des *tripeiros* (mangeurs de tripes), car la population n'avait gardé que les tripes de la viande qui fut fournie à l'armée de Ceuta en 1415, celle qui débuta les expéditions et l'âge des Découvertes.

C'est ici qu'au XVIII^e siècle fut organisée la Compagnie des Vins de l'Alto Douro et construit l'entrepôt vigneron dans le quartier riverain de Gaia ; c'est ici que furent remportées les luttes libérales et républicaines et qu'eurent lieu les révoltes contre la dictature atavique du Portugal. C'est à cause de cela que l'on parle autant de Porto, de la ténacité des gens, jaloux de leur identité et de leur façon de parler, mais aussi ouverts, accueillants, hardis, entreprenants.

Au-delà de tous ces lieux communs, existe surtout une ville du passé et une métropole de l'avenir. Après l'apogée de la ville marchande au XIX^e siècle, c'est à la fin du XX^e siècle (1996) que l'UNESCO a attribué le classement de Patrimoine mondial au Porto historique, récompensant ainsi une politique novatrice de réhabilitation de la vieille ville qui fut engagée avec le Portugal démocratique. C'est aussi au tournant du XXI^e siècle que s'élargissent l'université et le Parque da Cidade (parc de la ville) et que commence le projet du métro de Porto. 2011, année de Porto Capitale européenne de la Culture, devient la date de l'impulsion de l'activité créative de la ville, de la rénovation de bâtiments et d'espaces publics et de la construction de la Casa da Música, qui deviendra, avec la Fondation de Serralves, une référence de la culture contemporaine et du renouvellement de l'aura cosmopolite de la cité.

Porto renforce ainsi son lien avec l'architecture avec deux noms qui sont des repères internationaux : Álvaro Siza Vieira (celui du Musée de Serralves et de la Faculté d'Architecture) et Rem Koolhaas. C'est également pendant cette période que le Futebol Clube do Porto est sacré champion européen de football tandis qu'est inauguré, pour l'Euro 2004, le nouveau Estádio do Dragão (Stade du Dragon), pivot d'un am-

bitieux projet de rénovation urbaine d'une partie très oubliée de la ville. Temps de gloires sportives récentes avec Rosa Mota, marathonnienne médaille d'or des Jeux olympiques de Séoul, en 1988, championne d'Europe en 1986, et du monde en 1987.

La ville des prodiges est aussi la ville du quotidien qui s'étend sans interruption à travers le territoire environnant, jusqu'à Póvoa de Varzim, jusqu'à Espinho et jusqu'aux vallées de l'Ave et du Sousa. L'Área Metropolitana do Porto (Aire urbaine de Porto) est une agglomération d'environ 1,3 million d'habitants dans un territoire d'environ 3 millions, où se mélangent de vieux centres historiques avec d'anciennes paroisses rurales sur fond d'urbanisation quasi continue de maisons, usines, autoroutes, chemins ruraux, lotissements, magasins. L'héritage historique des exploitations de petite taille (*minifúndio*) et du peuplement intensif des territoires de campagne – le Minho tel qu'il a toujours été – s'est transformé très rapidement à partir de la diffusion de l'industrialisation dans l'espace rural au XIX^e siècle.

En 1963, le pont d'Arrábida est inauguré et, avec lui, un nouvel axe routier qui lie le Porto moderne, la Boavista, au port de Leixões et à l'aéroport. Les nouvelles industries de l'après-guerre se sont installées sur cet axe, mais l'urbanisation continuait sa coalescence tout au long des routes principales au fur et à mesure de la croissance de la construction dans et hors des agglomérations traditionnelles. Ce modèle dominant d'urbanisation « extensive » alterne avec la présence de morceaux urbains consolidés et d'origine plus ancienne. Les villes de Vila do Conde et de Póvoa de Varzim, au nord de Porto, conservent toujours leur physionomie de petits villages maritimes et de pêcheurs (*póvoas*). La mer, les plages, le tourisme permettent à ces deux stations balnéaires de respirer encore des ambiances traditionnelles.

L'idée de « Porto et sa banlieue » s'est vite diluée dans une vaste conurbation dont le Porto est le centre symbolique et fonctionnel. Le reste ne se limite pas à la désignation gé-

nérique de faubourg ou de périphérie, dans le sens des expansions « monorésidentielles » monocentrées. S'il est vrai que les municipalités de Valongo ou Gondomar appartiennent à cet imaginaire, d'autres, comme Matosinhos ou Maia, possèdent une intense vie économique qui fixe des emplois et produit de l'attractivité. À Porto restent, surtout, l'université et l'enseignement spécialisé, les équipements culturels de référence, les secteurs hospitaliers et de la santé, les services aux entreprises et au secteur financier et les services logistiques qui desservent une région fortement industrialisée, qui importe presque tout, qui exporte beaucoup et qui représente 40 % du commerce extérieur portugais, mettant l'accent sur les secteurs du vêtement et de la chaussure, du liège, du mobilier et du vin. C'est donc une aire métropolitaine atypique, polycentrique, dont les limites sont imprécises et se diluent dans le tissu dense de l'urbanisation et de l'industrialisation dispersées. La définition claire des villes se perd dans l'extension et dans la grande échelle de la fragmentation urbaine.

Au sud du Douro, les nouvelles concentrations de commerce, bureaux et habitations à côté des grands nœuds routiers répètent les nouvelles « villes génériques » ou *edge cities*, comme on les appelle aux États-Unis. Ces fragments de métropole s'opposent à la dispersion industrielle et résidentielle environnante, mais la grille de la ville réapparaît à Espinho, une autre ville marquée par sa tradition touristique et balnéaire. Les nouvelles autoroutes sont arrivées tard. Elles ont dessiné une nouvelle carte des accessibilités et des vitesses qui a vu la réduction des distances et des frictions territoriales, en même temps qu'elles ont permis une intensification des mouvements et une variété, de plus en plus grande, d'origines et de destinations.

La dynamique d'expansion conventionnelle « en tache d'huile » partant d'un centre s'est superposée avec des logiques moins claires guidées par d'autres polarisations, soit à partir des anciens centres, soit à partir de nouvelles urbanisations proches des nœuds autoroutiers facilement acces-

sibles. La banalisation de l'utilisation de la voiture sédimente cette cartographie de relations complexes, dans laquelle la logique de proximité et d'embouteillage coexiste avec la logique du rapport à distance (raccourcie grâce à la vitesse des trajets) et des déplacements rapides. Comme d'autres métropoles, celle-ci perd ses confins parmi le tissu étendu de l'urbanisation. La nouvelle physionomie urbaine assume donc un caractère fragmentaire où alternent des densités, des usages, des échelles, des textures et des espacements très différents. Cependant, il suffit, par temps clair, en traversant le pont d'Arrábida, de regarder le fleuve et son embouchure, l'Atlantique, le « vieux » Porto et le « nouveau » Porto, pour savoir qu'on est à Porto... quel qu'il soit, et c'est beaucoup.

Aujourd'hui, l'image de Porto n'est plus celle de la carte postale de la vieille ville. Les villes, d'ailleurs, ne peuvent plus se confiner aux murs qui les ont délimitées des siècles durant. Les aires urbaines ne sont plus des villes qui se sont trop agrandies et qui se sont répandues à travers de vastes territoires. La métamorphose de la ville en territoire urbanisé a surpassé la vieille image de la dichotomie entre le centre-ville et les banlieues ou périphérie comme des cercles concentriques autour d'un centre. Le Douro n'est plus le port de Porto. L'industrialisation et la modernisation de la ville ont forcé la délocalisation du port vers Leixões, à l'embouchure du Leça, désormais complètement canalisé par la construction des môles et des bassins. La raffinerie ainsi que d'autres zones industrielles et logistiques se sont progressivement installées près de Leixões, profitant de l'existence de terrains disponibles et de bonnes conditions pour le déplacement des marchandises. Non loin de là, on a construit l'aéroport. Toute cette zone portuaire et aéroportuaire a été peu à peu reliée par de nouvelles infrastructures routières lourdes qui unissent la grande échelle de l'urbanisation et les relations qui se tissent entre la région et l'extérieur. Près de cette plate-forme logistique s'établissent de nouveaux quartiers résidentiels qui ne peuvent pas être considérés comme périphériques ou suburbains au sens géométrique ou social du mot.

Les nouveaux urbains, de plus en plus « hypermobiles », peuvent enfin habiter des endroits qui étaient auparavant lointains, mais sont maintenant rapprochés, car les distances ne se mesurent plus en kilomètres, mais en temps et à la vitesse raccourcie par les voitures. Leça da Palmeira, au bord de la mer et à côté du vieux phare, est l'expression de tout cela. Un territoire métropole n'est donc pas un « intérieur », comme l'était la ville historique; il est un « extérieur », un territoire sans limites, irrigué par les grandes infrastructures

de transport. Les réseaux routiers dessinent un vrai champ de forces, un support de relations qui lient la grande échelle à la petite échelle d'urbanisation, plus intense ou plus extensive. Par conséquent, outre les constructions, le territoire urbanisé est fait de relations, aussi intenses que l'urbanité qu'on emploie pour le qualifier. Dire Porto ou dire aire urbaine, ville ou urbain, n'est pas si pertinent. Finalement, les choses n'ont pas trop changé; la relation, le mouvement ont toujours fait partie du code génétique des villes.



© Argumentum, in Portugal visto so céu.



RESTAURANTE
CHEZ DANY

RESTAURANTE
CHEZ DANY

RESTAURANTE
CHEZ DANY

RESTAURANTE
CHEZ DANY

André Tavares

Architecte, journaliste



De la révolution à la crise : les architectes et Porto

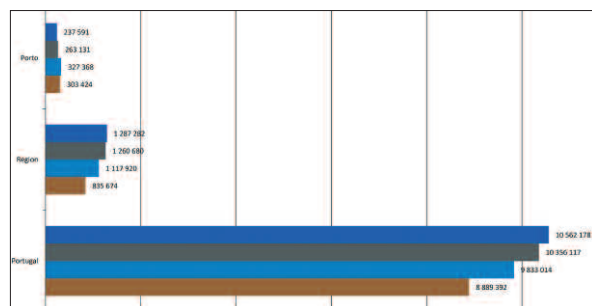
Je découvre le séminaire de votre association, une structure dont je constate qu'elle n'a pas d'équivalent ici, et j'aimerais vous présenter le contexte dans lequel évolue une génération d'architectes plus jeune que celle qui a produit les œuvres que vous avez pu visiter lors de votre séjour.

Plusieurs étapes bien identifiables jalonnent l'essor de l'architecture contemporaine au Portugal. Cela commence en 1974 avec la révolution des Œillets. L'intégration à l'Union européenne en 1982 est un autre moment important pour l'architecture, mais moins cependant que l'incendie du quartier du Chiado, à Lisbonne, en 1988. Siza, qui jouissait alors d'une certaine estime sur la scène architecturale internationale – certains d'entre vous l'avaient rencontré dès les années 70, alors qu'il faisait ses premières œuvres –, devient un héros national. Il est régulièrement invité à la télévision, éclipsant son confrère Tomas Taveira, architecte représentant du courant post-moderniste. Dix ans plus tard, en 98, l'Exposition universelle de Lisbonne confirme l'ascension d'un nouveau Portugal, présent sur la carte du monde, rayonnement poursuivi par l'attribution à Porto du statut de Capitale culturelle européenne en 2001, et, sur le plan architectural, par la construction de la Casa da Música, qui devait accompagner cet événement, mais ne

fut livrée qu'en 2005. Au moment où je terminais mes études, à l'aube du XXI^e siècle, il y avait un formidable espoir dans le pays, lié au sentiment d'intégrer l'Europe, une dynamique et une confiance, une ouverture sur le monde incarnée par le bâtiment conçu par Koolhaas à l'invitation de la ville de Porto et d'Álvaro Siza. Et finalement, en 2011, on a vu arriver le FMI, la Banque centrale européenne et une 3^{ème} institution, qui ont fait du Portugal un protectorat du secteur bancaire mondial.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais revenir sur des aspects démographiques qui vont vous aider à comprendre la suite de mon intervention. Ce graphique reprend quelques dates clés citées auparavant : 1960, 1981, au moment de l'Union européenne, 2001, avec la construction de la Casa da Música, et se poursuit jusqu'à 2011-2013. Vous observez une légère croissance de population dans la région métropolitaine de Porto, dans une aire qui s'étend au nord jusqu'à Braga et s'arrête au sud à Espinho. Cette courbe démographique suit une tendance identique au reste du Portugal. Par contre, lorsque l'on se focalise sur le centre historique, on voit une nette décroissance de la population, qui passe de 300 000 à 270 000 habitants en 2011, alors qu'elle eut longtemps 400 000 habitants. Plus important

POPULATION



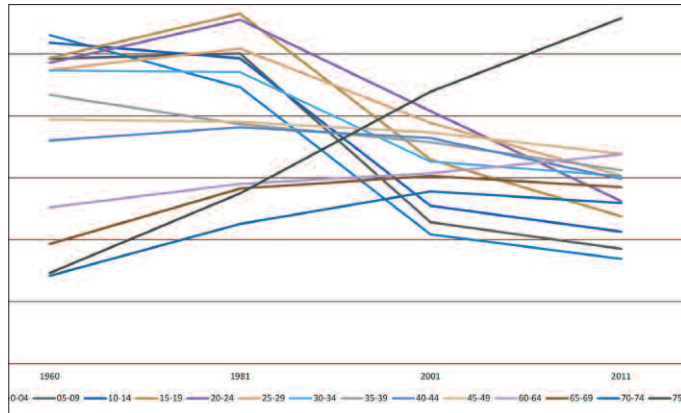
PORTO POPULATION (ine)

| | 1960 | 1981 | 2001 | 2011 |
|--------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Region | 835 674 | 1 117 920 | 1 260 680 | 1 287 282 |
| Porto | 303 424 | 327 368 | 263 131 | 237 591 |

PORTO POPULATION (fms)

| | 2001 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Region | 1 261 864 | 1 289 291 | 1 289 015 | 1 287 256 | 1 282 493 | 1 275 226 |
| Porto | 262 013 | 242 652 | 239 650 | 235 554 | 230 298 | 224 894 |

PORTO / AGES



PORTO AGES

| | 1960 | 1981 | 2001 | 2011 |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| 0-04 | 20 510 | 22 309 | 10 432 | 8 463 |
| 05-09 | 24 013 | 25 031 | 11 414 | 9 267 |
| 10-14 | 25 911 | 24 644 | 12 738 | 10 649 |
| 15-19 | 24 665 | 28 240 | 16 468 | 11 895 |
| 20-24 | 24 381 | 27 754 | 20 382 | 13 122 |
| 25-29 | 23 713 | 25 426 | 19 430 | 15 173 |
| 30-34 | 23 654 | 23 528 | 16 312 | 15 149 |
| 35-39 | 21 690 | 19 327 | 17 864 | 15 610 |
| 40-44 | 18 012 | 19 072 | 18 204 | 14 907 |
| 45-49 | 19 700 | 19 512 | 18 666 | 16 947 |
| 60-64 | 12 610 | 14 514 | 15 365 | 16 884 |
| 65-69 | 9 652 | 14 125 | 15 149 | 14 248 |
| 70-74 | 7 087 | 11 275 | 13 907 | 12 957 |
| 75+ | 7 315 | 13 745 | 21 947 | 27 878 |

encore que cette perte de population, le vieillissement de la population. De 1960 à 2011, la tranche des plus de 75 ans augmente continuellement et les jeunes disparaissent. C'était bien sûr déséquilibré en 1960. Mais sur les dernières décennies, cette chute est visible numériquement et de façon drastique. À cela s'ajoute l'émigration. En 2013, 36 000 personnes ont quitté le pays, alors qu'en 2001, 56 000 personnes étaient entrées dans le pays. À Porto, en 2001, 944 personnes ont quitté la ville. En 2013, elles étaient 4 300. Et ce ne sont que les chiffres officiels. De nouvelles statistiques indiquent qu'en 2013, 110 000 personnes auraient quitté le pays. C'est beaucoup plus que les 36 000 précédentes. Ce chiffre n'a fait qu'augmenter : 140 000 ou 150 000 en 2014 et l'équivalent en 2015. La tendance devrait se poursuivre.

Regardons maintenant l'évolution de la population des architectes. Le succès de Siza, cet espoir constructif, a suscité la création d'écoles d'architecture dans tout le pays. À un moment donné, on pouvait en dénombrer pas moins de 20 sur l'ensemble du territoire portugais! Pour un pays de 10 millions de personnes, ce n'est pas mal. Cela a bien sûr entraîné une dévalorisation de la profession. Et surtout, cela a porté à près de 18 000 le nombre d'architectes actifs inscrits

à l'ordre des architectes. Ce pic remonte à cinq ans : aujourd'hui on compte encore 14 000 membres actifs, et les écoles commencent à fermer. Celles qui subsistent se retrouvent à former des professionnels pour l'émigration, essentiellement. La valorisation de l'architecture a contribué à renforcer le poids du secteur du BTP dans l'économie nationale. Que ce soit pour les infrastructures ou l'immobilier, la construction a occupé 30 à 40 % de l'économie nationale. À partir de 2008-2010, on se préparait à une baisse qui s'est muée en arrêt total en 2011.

MIGRATION

| | 2001 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Portugal | 56 213 | 15 408 | 3 815 | -24 331 | -37 338 | -36 932 |
| Region | 3 505 | -1 046 | -3 875 | -3 497 | -6 943 | -6 636 |
| Porto | -944 | -1 885 | -3 347 | -4 138 | -4 570 | -4 319 |

| Quadro 6 Emigração portuguesa pós-crise: saídas anuais estimadas, 2007-2013 | |
|---|---------|
| Ano | Saídas |
| 2007 | 90,000 |
| 2008 | 80,000 |
| 2009 | 75,000 |
| 2010 | 70,000 |
| 2011 | 80,000 |
| 2012 | 95,000 |
| 2013 | 110,000 |

Fonte: Pires (2014). Cálculo do autor com base em dados do Observatório da Emigração.

Le développement du territoire a-t-il bénéficié de cette sur-représentation des architectes ? On retrouve les architectes un peu partout, au point que l'on peut parler d'une architecturalisation du paysage. Ils occupent des positions très importantes dans la symbolique du pays et dans la construction d'une idée du Portugal moderne. Bien sûr, nous avons Cristiano Ronaldo, notre joueur de football de réputation mondiale. Mais nous avons aussi Álvaro Siza ou Eduardo Souto de Moura. Cela crée un décalage très fort entre une architecture savante et une architecture courante, entre une architecture chère faite par peu d'architectes et une architecture bon marché que l'on trouve partout. L'idée du « régionalisme critique » pliant le style international aux conditions locales et aux nécessités du lieu – un concept qui, pour le critique et historien Kenneth Frampton, structurait la scène architecturale portugaise – s'arrête complètement avec le boom des années 80. Si l'on compare le tissu urbain des villes portugaises en 1974, au moment de la révolution, et ce qu'il en était en 2004, on constate qu'au cours de 40 ans de démocratie la croissance du pays s'est surtout faite dans le périurbain. C'est une autre histoire, qui a généré une coupure morphologique mais surtout culturelle avec ce qu'il y avait avant. On le voit aussi à Famalicão, par exemple, où un tout petit centre ancien est complètement entouré par un urbanisme diffus. La croissance urbaine exceptionnelle du pays explique peut-être l'intérêt pour les études d'architectures, signe d'une volonté de participer au développement du pays. On voit bien les images de ce tissu... C'est un pays compliqué. Les industries se mélangent avec des restes de zones agricoles, avec des surfaces d'habitation très complexes dans le sens de l'usage... C'est dans ce magma territorial que la population de Porto est partie habiter. Lisbonne a gardé un centre de décision et des sièges d'entreprises importants. Porto les a perdus. Les banques ou les compagnies d'assurances sont parties s'installer à Lisbonne ou ailleurs. Les habitants sont partis travailler dans la région. Pour résumer, tous les habitants sont partis un peu partout.

Cette dynamique que l'on a vue s'accroître de 1990 à 2006 est loin du portrait presque idyllique d'une continuité architecturale que Nuno Grande a pu vous exposer vendredi. C'est-à-dire que le Portugal est passé à côté de la marche du monde, ce qui a permis une continuité dans le paysage culturel pour le mieux, et pour le pire aussi, de ce qu'était le pays au XIX^e siècle. Les architectes ont été convoqués pour légitimer des opérations urbanistiques assez violentes, surtout pour le tourisme international lié au golf, qui a essaimé dans tout le pays. Tous les bons architectes qui ont entre 50 et 60 ans ont participé à l'élaboration de ce *resort* d'Obidos, qui se retrouva en faillite au moment de la crise financière des banques en 2008. Mais surtout, l'architecture savante est présente pour légitimer des opérations qui ne sont peut-être pas les plus sympathiques pour les écologistes notamment, mais pas seulement.

Entre 2009 et 2011, les investissements massifs dans l'immobilier résidentiel bouleversent le territoire modelé par la génération d'architectes issus de la révolution. L'accès facile au crédit a poussé une frange énorme de la population à devenir propriétaire. Une fois au chômage, les gens n'avaient plus d'argent pour continuer à payer des habitations. Tous ces territoires sont devenus vides et abandonnés. Cela pose la question des débouchés et du destin de tous ces savoir-faire constructifs : peut-être pas le savoir-faire le plus savant, mais un savoir-faire et une dynamique économique installés dans la transformation du territoire, dans la région métropolitaine de Porto. Vers 2010, les cloches sonnent : il faut investir dans la réhabilitation. Il faut redécouvrir la ville de Porto, la reconstruire, car elle est abandonnée. On assiste alors à un immense investissement dans le secteur touristique. Le tourisme se développe, porté par les vols Ryanair financés par des subventions publiques permettant à la compagnie irlandaise d'implanter sa base opérationnelle à Porto, contre la promesse d'emplois et du développement de



l'activité économique. Les mêmes investisseurs qui opéraient en périphérie appliquent leurs modèles économique ou typologique à l'investissement en centre-ville. Le centre-ville était vide. Il n'était pas si cher que ça, car l'argent privé qui aurait pu s'y investir avait étrangement disparu avec les banques. Tout le monde était très fier d'avoir ces investissements.

Les travaux de reconversion du centre historique sont réalisés pour partie par les jeunes architectes qui n'ont pas émigré en Norvège, en Angleterre, en Suisse, en France

au Brésil, et ne travaillent pas pour les grands chantiers financés à 40 % par l'Union européenne. Ils se retrouvent plutôt sur une architecture *low cost*, pour la clientèle des *hostels* venant passer deux ou trois nuits en ville. Ils interviennent dans un tissu urbain qui était complètement détruit, avec une architecture qui n'est pas très glamour, mais nécessite une sensibilité à l'existant, si l'on veut préserver la qualité architecturale et constructive qui donne une ambiance, que l'on peut sentir dans certains projets. C'est surtout une architecture qui n'est pas évidente, qui demande une intelligence constructive qui est souvent très



cachée. L'échelle d'investissements ne dépasse pas 200 000 € au mieux. Cette génération d'architectes aura difficilement accès à une commande où développer un certain savoir-faire à une échelle qui lui permettra de participer à la transformation de la ville de Porto, telle qu'elle est aujourd'hui en train de prendre forme. Ce n'est pas l'échelle des chantiers capables de redynamiser une économie urbaine pour la ville. À part l'université, il n'y a pas d'autres emplois en ville que le tourisme. Le tourisme est géré, non par une architecture de qualité, mais par une architecture très « efficace » : il faut bâtir vite et pas trop

cher, de préférence. Le seul espoir de diversification pour un architecte qui souhaiterait connaître d'autres échelles de projets, est de rejoindre ses copains travaillant à l'étranger. Contrairement à leurs aînés, les architectes de ma génération ne participeront pas à la transformation de la ville de Porto.



SALA SUGGERIMENTI

111

111



Je vais aborder l'histoire urbaine de Porto sous un angle particulier : celui de l'architecture de la ville, et de la ville comme architecture, pour aller dans le sens d'Aldo Rossi. Nous avons vu dans les précédentes conférences que Porto était le cœur d'une métropole regroupant 1,5 million d'habitants, autour d'un centre historique qui en compte 240 000. Un secteur qu'il faut aujourd'hui repenser autour d'une activité touristique en plein développement, en évitant les travers que l'on peut observer à Venise ou Barcelone, notamment les phénomènes de gentrification des quartiers. Nous reviendrons plus tard sur le sujet.

Porto est connue comme la ville des ponts, mais aussi comme la ville des tours, celles des églises baroques construites au XVIII^e siècle. À l'instar des villes médiévales importantes, elle a eu deux enceintes : la première autour de la cathédrale – la *Sé* – puis une seconde à la fin du Moyen Âge, qui avait surtout une fonction fiscale, témoignant de la volonté du roi et de l'évêque de taxer les commerçants de la ville. Ce mur a été détruit à la fin du XVIII^e siècle pour permettre l'extension de Porto, mais on en perçoit encore des fragments dans le tissu urbain. Le « plan circulaire », dessiné par l'anglais George Balck en 1813, donne une idée de la taille de la ville à cette époque. On y retrouve les traces du plan illuministe conçu par le gouverneur João de Almada e Melo, suivant le modèle imaginé après le tremblement de terre de 1755 pour la reconstruction de Lisbonne par le marquis de Pombal — d'ailleurs cousin d'Almada. On appelle ce plan « le plan des cinq doigts », en référence aux cinq routes reliant le centre de Porto à d'autres villes. Almada traçait des routes bordées d'immeubles aux façades très définies. À cette époque, au Portugal, ce sont principalement les ingénieurs militaires qui dessinaient les villes. Ces interventions sont influencées par Blondel et traduisent le rayonnement de la France au XVIII^e siècle, perceptible dans ce système de façades multipliées le long des radiales de la ville. Après la France est venue l'Italie. Niccolo Nasoni, architecte siennois, était déjà à Porto lorsqu'Almada a commencé la

mise en œuvre de son projet d'extension de la ville. Il avait été invité à Porto pour construire des églises, dont les clochers ont servi de mire aux nouvelles rues ouvertes suivant le schéma des cinq doigts. Certaines rues existantes ont été rectifiées par le plan, d'autres ont été ouvertes à cette occasion. Toutes débouchaient devant les grandes églises baroques de Porto. Je trouve que c'est une belle façon de dessiner une ville : plutôt qu'une grille abstraite, on choisit d'attirer les rues sur des éléments remarquables, ici les tours baroques. C'est un système comparable à celui élaboré par Sixte V pour Rome. Aujourd'hui encore, on voit toujours pointer les tours de Nasoni en se promenant dans les rues de Porto. Je trouve cela incroyable.

Les *azulejos*, que vous connaissez bien, étaient très utilisés à l'époque, mais aussi au XIX^e siècle, pour habiller l'architecture simple des églises baroques. Ils étaient aussi utilisés dans les palais bourgeois. Et surtout, à l'intérieur, il y a aussi ce que l'on appelle la *talha dourada*, cette sculpture en bois couverte de feuilles d'or que l'on retrouve surtout dans les niches des sanctuaires, dans les églises. Les églises étaient très simples, mais on ajoutait ces décorations aux murs pour donner cette impression de monumentalité. Ce genre de décoration a aussi inspiré beaucoup de travailleurs hongrois.

Au XIX^e siècle, la ville dépasse déjà son enceinte. Se pose alors la question du franchissement du Douro. Le premier pont réalisé est un ouvrage flottant, dont le tablier repose sur des barques. En 1809, lors de la deuxième invasion de Bonaparte, l'afflux de gens provoque la destruction de ce pont, causant de nombreuses victimes. Cela a donné l'occasion de construire un nouveau pont suspendu en acier, qui a connu une vie plus longue, jusqu'au moment où les grands ingénieurs de l'acier, comme Gustave Eiffel et Théophile Seyrig, son partenaire, ont été invités pour proposer un nouvel ouvrage en amont du fleuve. Les deux ingénieurs sont arrivés à Porto en 1877. Eiffel a convaincu les autorités portugaises de l'époque, et surtout la compagnie

de chemin de fer, de réaliser le pont Maria Pia, que nous avons la chance d'avoir aujourd'hui encore intact. Actuellement, on discute beaucoup de son avenir. Personne ne sait qu'en faire, car il n'a aucune utilisation, ni pour les trains ni pour les piétons. Et c'est dommage, parce que c'est un magnifique ouvrage d'art qui mériterait d'être classé. Il a été suivi du pont Luis Ier, dessiné par Théophile Seyrig... Il y a eu beaucoup de propositions fantastiques, à l'époque, mais c'est cette structure, un peu plus lourde, qui fut choisie. Nous voyons ici comment le pont suspendu et le pont Don Luis ont pu un temps coexister. Le pont Luis Ier a complètement changé le centre-ville, le faisant passer du bord de fleuve, la *Ribeira*, à une partie en promontoire de la ville

étrangement appelé *Baixa* – (basse). Voilà la langue portugaise : toujours paradoxale.

Un architecte portugais formé par Laloux à l'École des Beaux-Arts de Paris, José Marques Da Silva, a décidé que la construction de la nouvelle gare sur la partie haute de la ville lui revenait de droit. Ses études achevées, il fait deux propositions pour le bâtiment de la gare de São Bento, construite à l'emplacement d'un ancien couvent. La première version du projet était plus innovante : l'acier apparaît en façade, mais les bourgeois de la ville ne voulaient pas d'une gare qui ressemble à une gare. On ne peut pas embrasser cette gare d'un seul coup d'œil, et comme pour les



bâtiments baroques, on ne la voit jamais que sous forme de fragments. Le tracé de la grande avenue menant à la gare a été compliqué. Comment faire la ville dans un pays qui ne compte alors aucun urbaniste ? C'est finalement Barry Baker, un urbaniste de l'école anglaise, qui a été mandaté. Son « boulevard » ressemble plus à une place conçue selon les principes du mouvement des *garden cities*, qui ne croyait pas aux grands axes haussmanniens. Marques da Silva et la bourgeoisie de Porto ont refusé le projet : ils ne voulaient pas d'une petite banlieue anglaise, mais d'une ville à la française, à l'image de Paris. C'est pour cela que la place est aujourd'hui entourée de bâtiments éclectiques. Barry Parker a tracé les plans, les façades sont à la française. Une rencontre entre les deux écoles : l'école anglaise, plus intimiste et nostalgique, et l'école française des bâtiments à grande échelle, dans la veine éclectique des Beaux-Arts.

Le début du XX^e siècle voit l'ouverture de l'avenue de Boavista. Plus grande avenue du Portugal, et longtemps plus grande avenue de la péninsule ibérique, elle a été conçue pour faire la liaison entre le centre-ville et la mer, où les gens de Porto commençaient à aller passer leurs week-ends. Le front de mer changeait de statut : au tournant du XIX^e siècle, on décide d'y transférer le port de Porto, implanté sur le fleuve, avec tous les risques que comportait l'entrée dans l'embouchure. Dans les années 1910-1920, on ouvre le port de Matosinhos, qui est toujours le port de la ville. En 1954, un nouveau plan régulateur prévoit la construction d'un troisième pont, le pont de l'Arrabida, équipée d'une grande voie de circulation centrale dédiée au trafic automobile. C'est l'époque de l'engouement pour l'automobile, qui va changer la ville du futur. Elle voit la construction de grands garages en centre-ville, comme le très beau garage Comercio do Porto, œuvre de Rogerio de Azevedo. Vous pouvez voir que les architectes modernes portugais, à ce moment-là, pouvaient aussi bien faire de l'éclectique que du moderne. Le moderne était, pour eux, un style, et non une cause. Le garage était un bâtiment pragmatique et fonctionnel. Alors, pourquoi le faire en style néo-quelque chose ? Autant le faire

dans un style moderne. Le garage a été très bien intégré dans la ville, illustrant une caractéristique du Porto moderne : sa relation douce et aimable avec le tissu du XVIII^e et du XIX^e. Le modernisme de Porto est toujours bien mélangé à l'échelle de la ville prémoderne.

Les ingénieurs ont aussi leur importance. Edgar Cardoso a dessiné le beau pont d'Arrabida, le premier pont en béton de Porto, qui a ouvert en 1963, au moment où Robert Auzelle faisait la présentation de son plan directeur. Auzelle était un véritable passionné de Porto. Il a réalisé la première maquette révélant une topographie complètement absente de tous les plans précédents. C'est lui aussi qui a finalement dessiné le boulevard circulaire de la ville. On peut voir ici les petites rues qu'il a changées en sens unique pour améliorer la circulation à Porto. C'est également le responsable de la tertiarisation du centre de la ville. Selon lui, le centre-ville devait être réservé aux banques et assurances, les gens devaient habiter la périphérie. Alors, on doit aussi remercier M. Auzelle de l'abandon du centre-ville dans les années 1960-1970. C'était une vision fonctionnaliste de l'époque. Il dessinait alors le grand axe directionnel de Paris vers la Défense.

Nous allons maintenant dire quelques mots sur l'École de Porto. L'école d'architecture de Porto existait déjà comme école des beaux-arts. Mais c'est Carlos Ramos, son directeur, qui a modernisé l'école dans les années 1950. C'est lui qui a invité Robert Auzelle à faire des conférences à Porto et l'a présenté aux autorités de la ville. Son assistant, Fernando Tavora, a beaucoup marqué cette école. En témoigne l'auditorium dans lequel nous sommes, qui porte son nom. Après la révolution des Œillets, Siza a eu un rôle assez important, dû au fait que l'École de Porto était vraiment engagée contre la dictature. Beaucoup d'architectes ont été emprisonnés dans les années 1960-1970. Et c'était un moment où, en 1974, la moitié de la population de Porto habitait dans les quartiers populaires construits en cœur d'îlots, dans des petites maisons à façade unique, sans salle de bains, avec des douches collectives. Ces formes urbaines ont beaucoup

influencé les architectes de Porto. Ils ne voulaient pas faire de grands ensembles. Ils voulaient que les gens restent au centre-ville. Ils ont donc essayé de conserver cette structure traditionnelle des quartiers populaires. C'était le programme SAAL, service d'aide ambulatoire local, un moment important pour la culture portugaise.

Les architectes de l'École de Porto ont transposé les typologies analysées dans ces quartiers populaires, très longs avec de petites maisons. Là encore, il s'agissait d'un mélange intéressant entre l'architecture nouvelle et l'architecture ancienne de la ville, avec un sens de continuité assez important. Siza aussi s'est prêté à cette sorte d'exercice qu'est

le mélange entre son architecture et le tissu de Porto. On peut dire qu'il était plus inspiré par l'architecture des années 20-30 en Allemagne ou en Hollande, ou par la république de Weimar, mais pourquoi pas ? À l'époque, les architectes étaient engagés politiquement. Ils voulaient construire des maisons qui soient accessibles au plus grand nombre de personnes. On sait que ce programme s'achève en 1976, après deux ans seulement d'application. Mais certains aspects sont restés dans la biologie des architectes et des politiciens. Très récemment, Siza a terminé un autre projet, dans lequel on peut voir un hommage aux architectes modernes engagés, comme il l'était lui-même à ce moment-là.

Cela indique que l'architecture portugaise sait qu'elle s'inscrit dans un processus historique. C'est pour cela que si on observe cette filiation, on peut dire qu'il existe un universalisme particulier et latent dans la façon dont les meilleurs architectes portugais de plusieurs générations, et particulièrement à l'École de Porto, ont créé leurs œuvres dans un équilibre affirmé entre l'héritage universel de l'histoire de l'architecture et les contraintes géographiques et culturelles des lieux où ils proposaient de les construire. C'est-à-dire en exerçant une fusion cohérente et critique entre ce que nous appelons aujourd'hui le « global » et le « local ». Cette condition ne se réfère pas à un courant ou à un style, mais à une méthode particulière de dialogue avec le monde qui a permis à ces différentes générations d'architectes d'envisager l'universel comme « le local sans les murs », pour reprendre des mots de Miguel Torga, écrivain portugais du XX^e siècle. C'est-à-dire en interprétant chaque site à transformer comme un lieu fait de nombreux autres lieux et d'autres expériences et d'autres références universelles. C'est pour cela que l'architecture portugaise peut être interprétée en fonction du concept d'altérité. Vous connaissez Fernando Pessoa, sa façon de se multiplier dans plusieurs personnages, ses pseudonymes, ses hétéronymes. Cela montre que l'on peut avoir beaucoup de patronymes et atteindre l'universel. Pas local, pas global, pas international, mais universel : l'universalisme portugais...







Eduardo Souto de Moura

Architecte, Prix Pritzker 2011



L'architecture d'une infrastructure : le métro de Porto

Pilier de l'École de Porto avec Álvaro Siza, Edouardo Souto de Moura reçut les architectes-conseils de l'État pour une conférence au sein de la Casa das Artes, bâtiment aux résonances miesiennes qu'il réalisa au tout début de sa carrière. Au cours de son intervention, il revint sur la genèse de cet édifice en fait inspiré par l'œuvre de Terragni. Après avoir évoqué la situation de l'architecture portugaise à la révolution des Œillets, il présenta le stade de Braga, livré en 2004 dans une ville au sud de Porto, et les travaux du métro, inauguré à l'occasion de l'élévation de la cité tripeira au rang de Capitale européenne 2001. Nous avons choisi de retranscrire ci-après les passages portant sur cette infrastructure de transport économe et urbaine.

J'aimerais maintenant vous présenter le projet du métro à Porto, un concours remporté en groupement avec la SEMALY contre Matra, qui faisait équipe avec Álvaro Siza, et face à Soutinho, associé à un BET allemand. L'appel d'offres portait 12 stations en centre-ville et un parcours dans la périphérie réutilisant une ancienne voie de chemin de fer, pour un total de 60 km de lignes. Je pense que nous avons été retenus pour des raisons économiques plutôt qu'architecturales. De mon côté, ne voulant pas passer le reste de ma carrière à dessiner un métro, j'ai décidé d'établir une sorte de Neufert du métro, un carnet de détail prescrivant des matériaux de mon choix, pour ensuite répartir la commande de façon un peu autocratique, je dois l'admettre, entre plusieurs architectes répondant à trois critères qui m'importaient. Le premier était d'être un bon professionnel, le deuxième, d'être en relation avec la mairie accueillant la station. Le dernier réclamait d'être ouvert au dialogue avec la maîtrise d'ouvrage, une qualité qui n'est pas également partagée entre tous les bons architectes. J'ai conservé la conception des 10 stations du centre de Porto – ayant remporté le concours, c'était le minimum – sauf celle de Sao Bento, que j'ai confiée à Siza, car il avait travaillé pendant des dizaines d'années sur le secteur. Adalberto Dias s'est vu confier la station près de l'hôpital, Soutinho celle du centre de Matosinhos et Távora celle à sa sortie. À Maia, nous avons décidé de faire un arrêt aérien au

milieu d'un pont, dessiné par Rocha, architecte qui a beaucoup travaillé dans cette commune. Ensuite, en direction du nord, l'aménagement a été délégué à Gigante, ainsi qu'à d'autres architectes. J'ai défini les typologies de stations sans faire de variations métaphysiques sur l'architecture qui diraient : « Je suis un artiste, j'ai gagné. » J'ai plutôt recherché des formes qui pouvaient découler d'un système constructif. C'est que je dors mieux quand je réussis à créer une forme d'après un matériau, des techniques constructives, des formes qui produisent un langage compréhensible par tous.

Au départ, je cherchais à élaborer une espèce de bible mettant en relation détails et objets, au sein d'une équipe composée uniquement d'ingénieurs – les Suisses d'ABB, les Français de Semaly – qui s'interrogeaient sur mon rôle au fil des réunions. « Qu'est-ce qu'il fait là, l'architecte ? Qu'est-ce qu'il va faire ? Choisir les couleurs des stations ? ». « Non, répondais-je, je vais travailler. » Je me suis un peu mis en retrait, travaillant sur la coordination de la structure avec les différents réseaux – la ventilation, l'électricité. J'ai repéré des défauts de synthèse, suggéré des solutions qui simplifiaient le chantier et permettaient de réaliser des économies. C'est de cette façon que j'ai pu faire évoluer mon statut : pour ces entreprises motivées d'abord par leurs bénéfices, je devenais celui qui faisait gagner de l'argent. Par exemple, nous avons décidé avec les équipes d'ingénieurs de faire toutes les stations du centre-ville en tranchée. On creuse, on recouvre d'une dalle béton et l'on obtient un système typologique et constructif. Une seconde typologie de station est donnée par le tunnelier, qui fabriquait des volumes circulaires. Tous les jours, dans les journaux, les écologistes me traitaient de bandit, car nous devions couper des arbres pour faire des excavations et atteindre le sous-sol. Cela nous a conduits à définir un autre type de station, à partir d'un système très bon marché imaginé par les ingénieurs brésiliens. Une poutre annulaire stabilise le terrain et permet de réaliser l'excavation par dessous. L'impact sur le site est réduit, les arbres sont épargnés... Par la suite, nous avons adapté le système à des stations rectangulaires. Durant le

chantier, nous avons eu des surprises. En centre-ville, nous avons découvert que des souterrains clandestins avaient été creusés par tous les magasins désireux d'entreposer des marchandises. Lors de nos excavations apparaissaient soudain des chaussures, du riz, des poissons... Nous avons arrêté les machines et pratiquement creusé des galeries à la main, avec beaucoup de difficultés...

De nombreuses stations surgissaient au milieu de nulle part – je me rappelle par exemple d'un site entièrement occupé par des vaches. Pour ces lieux, j'ai proposé non pas une station en inox et en verre, mais une structure préfabriquée en béton. Je revenais de Marfa où j'avais visité la maison et la communauté de Donald Judd. J'avais été très enthousiasmé par ses sculptures, comme cette boîte en béton très simple qui nous fait percevoir le vide. Sur le métro de Porto, les

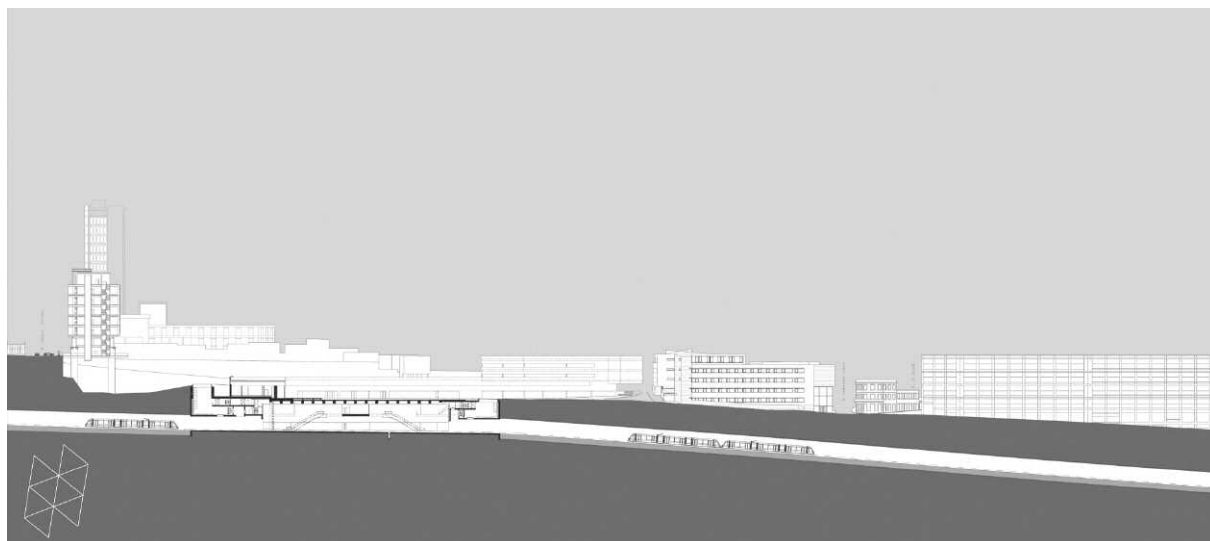
matériaux sont très simples, tout comme leur dessin. Nous avons conçu trois détails types pour la découpe du sol en granit gris foncé du sud du Portugal. Nous avons obtenu des prix en maintenant une proportion identique sur toutes les dimensions de dalle. Il fallait rester en dessous des 90 cm, limite de presque toutes les machines à découper la pierre. Nous avons dessiné des carrés toujours identiques d'environ 85 cm de côté, posés sur les murs en prenant en compte un dénivelé du socle, en pente pour gérer l'écoulement des eaux. Au plafond, on a posé des plaques de plâtre pour des questions acoustiques. Voilà pour la question des matériaux. Les détails sont identiques dans toutes les situations. Nous avons réalisé environ 9 à 10 kilomètres avec un détail unique, afin de faire baisser les prix. La signalétique, les panneaux, les entrées, les chaises ou les bancs sont en pierre, toutes les armoires techniques revêtues d'une ou deux



rangées verticales de céramique. Nous avons aussi choisi les lumières, les portes, les corbeilles, nous ne voulions pas uniquement changer le dessin de surface, mais saisir l'opportunité pour renouveler l'infrastructure de transport de la ville. Parfois, des terrains qu'on avait dû exproprier pour le métro se retrouvaient sans affectation. L'occasion de dessiner des jardins très simples, quatre arbres autour d'un mur circulaire en granit, trois fois rien.

J'ai attaché beaucoup d'importance au traitement de l'éclairage naturel. Je trouve très désagréable d'être dans un sous-sol sans lumière. Dès qu'il était possible de percer les plafonds de la station, j'en ai profité pour créer un système favorisant l'illumination naturelle. On voit des escaliers éclairés par la lumière du jour. Je trouve agréable d'entrer dans cette mezzanine circulaire, et traiter au passage des problèmes formels de raccords entre une courbe et une droite. Sur la station Casa da Música, j'ai développé un autre dispositif. Au-dessus de la station est installé un pôle d'échanges qui reçoit les bus et les taxis, abrités sous une couverture dont la hauteur varie de quatre mètres et demi à deux mètres cinquante pour les taxis. On passe entre deux

volumes cylindriques qui ne se touchent pas, dont on pourrait penser qu'ils portent les couvertures. En fait, ce sont juste deux grands lanterneaux qui illuminent la station. J'aime beaucoup cet effet, qui m'a été inspiré par une visite dans une chapelle de Van Eyck. Une autre de mes préoccupations concernait les défauts constructifs. Nous travaillions dans des délais très réduits. Parfois, les équipes travaillant à deux extrémités du tunnel pour gagner du temps rataient leur jonction. C'était souvent à cette occasion que l'on sollicitait l'architecte : « Qu'est-ce qu'on fait ? On casse ? » Je répondais : « Non, c'est humain. C'est comme le mur de Le Corbusier dans sa maison, dans l'atelier de la rue Nungesser et Coli, où les pierres du mitoyen sont laissées sans enduit. Laissez, laissez, c'est fait par l'homme. Il faut laisser la pierre. » Et ici, la pierre c'est le défaut... Le traitement des éléments constructifs permet des jeux intéressants. À la station São Bento, Siza a suspendu une mezzanine à une série de câbles. Comme Siza n'est pas un grand passionné de *high-tech*, il les a coffrés dans des sortes de gaines en céramique qui donnent un effet de salles hypostyle. Sur ces piles, il a fait des dessins érotiques. Les spectateurs les découvrent en furetant, à la dérobée, un peu comme des voyous.



Les pierres des escaliers que l'on croit pleines sont en fait du béton revêtu d'un parement, les blocs massifs sont placés aux extrémités et dans les parties fragiles. Déterminer le juste emplacement de l'ascenseur entre la rue, la mezzanine et le niveau des quais est un autre point délicat. Nous avons réalisé un *straight run*, comme disent les Anglo-Saxons, un puits en verre et acier qui relie directement la station à la surface en passant par la mezzanine. Concilier un escalier fixe avec un escalier mécanique est un autre problème. À l'aéroport de Milan, par exemple, les concepteurs ont implanté deux murs énormes pour masquer le décalage entre les deux escaliers. Que les deux volées ne soient pas parallèles me traumatise!

Je mentionne ces problèmes, car l'architecture, à mon avis, a vocation à les résoudre. Le raccordement des stations avec l'espace public en est un autre. À la surface, les rues, les places, les jardins, peuvent définir un axe qui ne correspond pas forcément avec celui de la station, qui décale escaliers et ascenseurs. Je disais que nous avons été très critiqués parce que l'on détruisait des jardins que l'on ne refaisait pas, comme sur la grande place de la ville, un lieu très populaire qui se remplit tous les 1er mai et les 25 avril, ou à chacune des nombreuses victoires de l'équipe de football de Porto. Il était impossible de faire la moindre plantation, car le plafond de la station est à 15 centimètres de la dalle qui porte la place pavée, ce qui ne laissait aucun espace pour mettre de la terre.



Pour éviter l'impression d'un sol artificiel, nous avons créé une fontaine sur un terrain en pente, en nous inspirant de la fontaine Médicis du jardin du Luxembourg, qui a cet effet de fausse perspective. Lors de l'inauguration, les enfants l'ont prise pour une piscine. Tout le mobilier urbain est inspiré du XIX^e siècle, avec des verreries venant de lampadaires américains, et de grilles d'arbre en fonte copiées sur celles de Naples. Je pense avoir réalisé un très beau parcours de surface en exploitant tous les dénivelés, une séquence partant de Gaia, qui traverse le pont et l'avenue des Alliés, pour arriver jusqu'à la station de Trindade. C'est la gare la plus importante du réseau, le point névralgique où se croisent les deux lignes principales nord-sud et est-ouest. La station possède quatre niveaux. Le toit est traité comme un jardin suspendu, qui surplombe une place en liaison directe avec les quais. En bout de station, on a proposé de faire un hôtel et même un bureau. Les voyageurs en route pour l'aéroport peuvent s'y enregistrer. La clarté des places apporte un contraste dans cette partie de la ville où toutes les maisons sont implantées en fonction de la rue, et sont des sortes de passages clandestins et chaotiques vers le centre historique. Les gens commencent à traiter les espaces résiduels pour faire des commerces, des jardins. La station amorce le changement du quartier.

La publicité n'est pas évitée, il y en a un peu, mais je ne l'ai pas montrée. La question s'est posée et a fait l'objet de réunions multiples. Ce que j'ignorais, c'est que le coût de la rame est si élevé qu'on pourrait presque rendre le métro gratuit, tant le prix du billet n'en représente qu'une part dérisoire. Nous avons proposé de préparer toutes les stations pour avoir de la publicité en vidéo. Heureusement, comme c'était très cher, ils ont refusé. Alors, ils ont mis un peu de « Colgate » et « Pepsodent », dans les couloirs et, je ne veux pas prétendre que c'est grâce à moi, mais c'est incroyable. D'autre part, je ne sais pas si vous avez noté l'absence de graffitis. Lorsqu'il y en a, ils sont effacés au cours de la nuit pour que ce soit toujours propre. Parce que c'est comme une voiture, une pièce dégradée par ci, une autre par là et au bout

d'un mois, elle est bonne pour la casse. Alors, tous les jours, ils nettoient le métro et c'est une réussite.

Deux éléments ont transformé Porto : le métro et les vols *low cost*. Historiquement, les logiques de centralisation avaient basé tous les vols internationaux à Lisbonne. Il était très difficile d'aller à l'étranger depuis Porto, sauf si on voulait aller à Paris, destination bien desservie en raison de la forte population d'émigrés. Ryan Air a décidé de faire de l'aéroport de Porto sa base portugaise, ouvrant la ville sur le reste de l'Europe. Venir de Barcelone ou de Paris coûte moins cher que de prendre le taxi entre l'aéroport et le centre historique. Il y a un très grand potentiel touristique et l'on peut se dire : « On prend une bière à Porto samedi ! ».

Cependant, la ville s'apprête à vendre le métro à des sociétés privées, et, malheureusement, à des compagnies étrangères. Notre électricité est chinoise : pas uniquement la production, mais aussi la distribution. Même la TAP, la compagnie aérienne nationale, a été vendue, comme le chemin de fer, l'eau. Nous avons des élections dans une semaine, je pense que les dirigeants vont bientôt vendre le métro aux Espagnols. J'espère que les nouveaux propriétaires vont continuer à l'entretenir correctement afin qu'il reste un lieu agréable, mais personne ne pourrait en jurer. Le métro a permis aux gens d'habiter en dehors de Porto et d'arriver dans le centre-ville en 20 minutes. Et c'est pour ça, je pense, que les gens aiment le métro dans le centre. Il est utile. C'est comme un ami, il faut le respecter. C'est un peu cette idée...





Frédéric Bonnet

Architecte-conseil de l'État DDT Deux-Sèvres (79)



Ce voyage d'octobre 2015 à l'occasion du séminaire magistralement organisé par Philippe Challes fut pour moi une émotion particulière : je retrouvai un paysage familier après une absence de près de vingt ans. Quelle force que cette ville, par-devers tout, dont on ne peut comprendre l'urbanité sans envisager l'architecture !

Pour nous architectes, l'École de Porto combine en effet l'exigence architecturale et l'attention au territoire, à la ville, aux enjeux sociaux de l'architecture avec la clarté d'un enseignement, transmis d'une génération à l'autre. Fernando Távora, Álvaro Siza Vieira et Eduardo Souto de Moura représentent à eux trois un travail collectif plus ample encore, établi progressivement sur près de cinquante ans. Távora fut d'ailleurs parmi les architectes modernes qui, à la fin des années cinquante, arpenterent les campagnes portugaises pour y relever l'architecture vernaculaire, et produire les sommes de *Arquitectura popular em Portugal*, inventaire dessiné et photographique. Cet ouvrage annonçait, au tout début des années soixante, cette obsession du site, des figures-archétypes, du rapport entre pratiques et espaces, des savoir-faire constructifs, des ressources des lieux que l'architecture moderne portugaise a développée depuis, toujours en avance d'une hybridation. Porto a été un cadre magnifique de ces expérimentations, des projets de logements sociaux des SAAL (un habitat coopératif pionnier, il y a plus de trente ans) à l'école d'architecture établie sur les hauteurs du Douro – jouant avec les anciennes terrasses de granit et leurs jardins suspendus au-dessus du fleuve – en passant par le dessin récent du métro et de ses stations aériennes et souterraines, sobres, urbaines, intelligentes et parfaitement installées dans leur contexte, qui demeurent une vraie leçon pour quiconque imagine aujourd'hui une gare ou une infrastructure.¹

Retour à Porto

La complexité du site de cette ville incroyable, tracée avec une grande habileté sur une topographie mouvementée est une belle source d'inspiration. Impossible ici de s'abstraire du sol, de la pente et des horizons qu'elle révèle ; impossible d'oublier la matérialité puissante du granit, combinée au cours des siècles à la légèreté du métal – les Anglais épris de *brandy* eurent ici leur part ingénieuse ; la délicatesse des peaux de céramiques nous rappelle qu'en ces terres atlantiques la pluie est toujours probable. Le croisement d'une trame urbaine resserrée avec les fortes pentes induit une invention typologique qui fascine les architectes, parcelles étroites saturées à l'excès, cherchant dans les puits profonds des cages d'escaliers un rai de soleil et la fraîcheur du vent ; emblématique de cette intelligence de l'escarpement, le marché s'étire dans la pente, grand rectangle dont les côtés donnent accès sur la rue à trois niveaux différents. La cathédrale émerge des chaos du rocher originel, collage entre géologie et architecture auquel nous avions aussi habitués les cités de montagnes ou les villes nordiques. La gare se niche au pied d'une falaise emplies d'immeubles, juste à l'issue d'un tunnel qui conduit à travers le roc tout le pays au cœur de la ville. Les rues étroites et les places sont disposées avec virtuosité par des tracés baroques ne ménageant pas l'éloge du pittoresque. Elles accueillèrent naguère des cafés somptueux et des portails de clubs mâtinés d'une solennité britannique et des boutiques profondes infiniment déclinées selon les rues : merceries, quincailleries, papeteries... Cette ville active et sereine s'incorpore à sa géographie étendue. Il y a quelques décennies à peine, dès que l'on s'écartait du centre historique, la ville se couvrait de maisons, de jardins, de cultures vivrières et de vergers mêlés à la ville. Le ciel devenait plus présent, on sentait à la fois la force du climat dans le vert des prairies des collines de l'arrière-pays, sur la route de Braga, et le sel de l'océan à mesure qu'au contraire on se

rapprochait de Leça da Palmeira, extension balnéaire de Porto, ou du port de Matosinhos. Les architectes portugais surent implanter dans cette ville-jardin ouverte sur l'horizon maritime des figures tutélaires : la *Casa de Chà* (maison de thé) et la piscine de la Quinta da Conceição – le nom évoque bien la campagne préexistante - du jeune Álvaro Siza², le club-house de Fernando Távora, les premiers immeubles de Souto de Moura ou la piscine, encastrée entre quai et rochers, ouverte sur les vagues, dessinée à même la côte. Porto s'affirme ainsi comme un modèle d'urbanité savante, du dosage subtil entre paysage et densité, entre intériorité et horizon. Un modèle où la répétition des typologies, économe mais exigeante, n'exclue jamais les singularités et les contrastes. Tous les architectes européens, épris de l'art de la ville comme de celui du dessin des édifices, trouvent ici une leçon vivante de paysage urbain, d'espace public et de construction. La qualité de l'architecture y est liée à la richesse des savoir-faire des entreprises, des fournisseurs de marbre, de laiton, d'inox ou de céramique, des maçons, des menuisiers. La ville resplendit de la précision et de la diversité de ces ressources constructives, que les architectes portugais, dont Siza, ont à la fois utilisées et fertilisées. Un éloge du « circuit court » qui résonne aujourd'hui bien étrangement.

J'allais souvent à Porto, dès la fin des années quatre-vingt, chez quelques amis qui furent parmi les « piliers » des agences de Távora et Souto de Moura³. Malgré un écart de revenu certain avec l'Europe centrale, les réseaux économiques locaux autorisaient une qualité de vie non négligeable : solidarités intergénérationnelles, produits alimentaires bon marché, accès aux services et à un artisanat de qualité grâce à des prix globalement très modérés. Puis, l'Europe aidant, tout changea très vite.

En 1996, lors de mon dernier séjour, la ville avait déjà profondément muté. Non pas en ses murs historiques, étonnamment stables, mais dans sa périphérie, toute imprégnée de nouvelles infrastructures suburbaines payées grâce aux fonds européens, où s'installaient les témoins d'un nouvel univers éco-

nomique : multiplex et mégacentres commerciaux, lotissements chics, rocades et concessionnaires d'automobiles allemandes. Face à Porto, Vila Nova de Gaia était aux avant-postes de cette frénésie consumériste. Il fallait désormais, déjà, deux voitures, des téléphones portables, des vêtements de franchises mondialisées. En architecture, cette installation d'une ville de la *middle class* s'accompagne de la construction par OMA de la magnifique *Casa da Música* qui, pour être un chef-d'œuvre reconnu par tous et chéri des *portuenses*, à la fois savant et populaire, n'en témoigne pas moins de l'entrée de Porto dans les métropoles globales de l'Europe, aux côtés de Hambourg ou de Valencia⁴. Cette rupture se fit sur une petite décennie, à force d'endettement privé comme de dettes publiques, jusqu'au déraisonnable. Et les plus pauvres décrochèrent, bien évidemment.

La ville centre s'est vidée de ses habitants – plusieurs dizaines de milliers – au bénéfice de la périphérie et, plus récemment, des pays où la jeunesse, privée de perspectives par la dépression économique, émigre plus ou moins définitivement : Brésil, Angola et Mozambique même, mais aussi Allemagne, Angleterre et France. Comme nous l'a raconté avec brio le jeune architecte André Tavares⁵, l'Europe a eu ici des effets paradoxaux : un indéniable apport par le brassage des cultures, les investissements massifs (y compris dans le domaine de l'éducation et des universités), mais une croissance ultrarapide soutenue par une industrie financière principalement « hors sol », très risquée, dont l'effondrement a provoqué la récession actuelle. Les étudiants et jeunes diplômés portugais sont, comme les Espagnols, formés à l'excellence, mais ne trouvent sur le territoire aucun travail – et cela ne se limite pas, on le devine, à l'architecture. Les agences tutélaires des « maîtres », désormais étoiles mondiales, peinent à trouver sur place les commandes qui firent leur célébrité⁶, ce qui leur donne une prudence tactique aimablement moquée par notre hôte Tavares. Tout se joue ailleurs, le pays se vide, perd sa jeunesse, exporte son talent. Les bureaux suisses et allemands se délectent d'avoir ainsi, à vil prix, une main-d'œuvre aussi habile et rigoureuse, et l'on évalue sans doute mal ce que l'Europe « riche »

doit au talent de ceux qui quittent ainsi leur pays malmené par la finance. Pour le reste, les luxueux immeubles des rives du Douro, dont la généreuse opulence rappelle Zurich et Copenhague, finis il y a cinq ans à peine, demeurent vides.

Et pour ceux qui restent ?

La crise a posé un masque de naphthaline sur le centre historique. Quelques boutiques de quincailliers subsistent, dont le catalogue raffiné et infini ferait pâlir n'importe quel chef de rayon des multinationales de la médiocrité constructive que sont Leroy Merlin et Castorama. Quelques bars demeurent, laissés à la franchise de McDo ou à l'appétit de touristes faisant la queue une heure, là où quelque quidam entrain naguère nonchalamment. Ryan Air a installé ses quartiers à l'aéroport proche : des flots d'Européens débarquent chaque fin de semaine, restent un peu plus, s'installent dans un patrimoine immobilier aux prix dérisoires. Les anciennes « pensions » deviennent autant de pied-à-terre festifs. Le centre, il y a peu déserté, retrouve de nouveaux occupants ; les jeunes architectes réhabilitent des appartements à la profondeur insondable, aux corridors étroits, aux escaliers ténébreux, aux baies magnifiques. Ce travail est en soi remarquable : précis, raffiné comme chacun ici sait le faire, jouant d'un subtil contraste des nus, des panneaux et des plinthes, d'ambiguïtés structurelles, de feuillures et de cadres doucement emboîtés, de la lumière diffuse et de la pénombre, des enduits impeccables et des reflets de céramiques translucides. Presque rien, une légère translation des carreaux du sol, une extension du plan. Pour la ville, ces métamorphoses discrètes et innombrables sont considérables. Ce qui advient dans la rue échappe peu à peu à la ville. À plus grande échelle, des îlots entiers sont rasés, « curés », et des investisseurs regroupent tous les immeubles, toutes les parcelles en lanière d'un ancien îlot pour une seule opération immobilière « propre et sûre ». Nuño Valentim, architecte attentif de la revitalisation du marché, nous montra deux îlots ainsi « augmentés », comme on dit désormais. L'un en chantier, montrant les moignons des maisons mitoyennes éventrées ; l'autre flambant neuf, étin-

celant de pastiche. Tout y est : façade nappée de carreaux, balcons saillants en granit (bien trop réguliers pour être crédibles, la règle n'a jamais àonné à ce point à Porto...), cœur d'îlot vaste comme un philharmonique (étrangeté dans cette ville aux mille puits de lumière), résolument minéral : il faut bien caser quelque part le parking souterrain, comme si garer sa Mercedes était vital dans une ville aussi dense. Surtout pour un acquéreur anglais ou hollandais. La cour est ouverte le jour (ça fait urbain et cool ?), fermée la nuit (argument commercial sécuritaire ?). Bref, tout ceci est un urbanisme Canada Dry, désespérant et médiocre, qui est en train de bouleverser la ville, l'air de rien.

Les Portugais, comme nous le rappelle avec délicatesse André Tavares, ne sombrent pas dans le désespoir. Ils montrent à l'endroit de cette perverse récupération du centre-ville un pragmatisme patient, une résignation agile. Leur culture pétillante, immense et généreuse aura-t-elle, *in fine*, raison des inquiétudes ? Cette précision et cette culture pugnace du bien-construire, de l'économie de moyens, cette tendresse due à la ville, au tissu urbain et à la géographie est pour nous, dans tous les cas, une aide pour avancer en ces temps incertains.

1. On imagine ce que les promoteurs du « Grand Paris Express » auraient gagné à se pencher sur le sujet avec attention.
2. Siza est né en 1933. Les projets sont de 1958, il a donc à cette date 25 ans.
3. Pedro Pacheco et Marie Clément, qui réalisèrent ensemble le très beau projet du musée et du cimetière de Aldeia da Luz, village de l'Alentejo reconstruit après le remplissage du barrage de l'Alqueva sur le Rio Guadiana.
4. Même si le symbole est fait ici avec plus de sobriété qu'à Hambourg, et infiniment plus de raffinement et d'utilité publique qu'à Valencia, défigurée et ruinée par les « œuvres » de Santiago Calatrava.
5. André Tavares, né en 1978, nous a livré une conférence magistrale où l'effet de chaque étape importante du Portugal depuis la révolution des Œillets était analysé du point de vue de l'urbanisme et de l'architecture : la révolution, l'incendie du quartier du Chiado, l'entrée dans l'Europe, l'Exposition universelle de Lisbonne, l'euro, etc. jusqu'à la mise sous tutelle de l'économie du Portugal par la « troïka » il y a deux ans.
6. Álvaro Siza et Eduardo Souto de Moura sont tous deux lauréats du Prix Pritzker et travaillent désormais dans le monde entier.

Stéphane Barriquand

Architecte-conseil de l'État DTT Doubs (25)



La saudade de l'architecte

L'École de Porto exerça une immense influence sur les architectes formés, comme nous, dans les années 90. La ville de Siza fut ainsi la destination de notre premier voyage étudiant. Bien que familier de la production de l'école, largement diffusée au travers de nombreuses publications, l'expérience directe des bâtiments nous permit alors d'appréhender la puissance d'une architecture équilibrée et subtile, qui ne reniait ni les joies de l'espace, ni la volonté créatrice, tout en s'ancrant dans l'histoire.

Ce voyage pose la question du devenir de cette école. Si elle connut une grande fortune critique auprès de certains théoriciens et praticiens de l'architecture, elle ne semble pas avoir totalement tenu son pari méthodologique. Je reprendrai rapidement quelques points posant question, qui présentent certaines similitudes avec les thématiques développées lors du séminaire des architectes-conseils de l'État.

Une architecture populaire ?

Même si elle prend corps bien avant 1974, l'émergence d'une « nouvelle » architecture portugaise survient au lendemain de la révolution des Œillets, dans un climat très propice aux réflexions sur le logement pour tous. Le processus exceptionnel des SAAL a su donner à ces problématiques des réponses très concrètes, qui restent exemplaires en terme de concertation. Nous avons pu voir certaines réalisations lors de notre séminaire, et j'avais eu la chance d'en visiter d'autres lors de mon précédent voyage. Je me souviens de ces maisons des quartiers populaires, habitées par des gens modestes plaçant une confiance très forte non seulement dans la notion de « progrès », mais également dans le rôle et le statut de l'architecte. Aujourd'hui, l'impression qui domine est celle d'une architecture coupée de sa base populaire. Bien que reconnue par le plus grand nombre, elle ne semble plus s'adresser qu'à une élite. Peinant à répondre aux questions du logement pour tous, ou mieux, à celles de la participation des habitants. Sans doute l'énorme progrès économique et social accompli depuis l'entrée dans l'Europe a-t-il fait oublier cette problé-

matique, mais qu'en est-il dans les faits du logement accessible à tous ? À ma connaissance, seul le sujet de la réhabilitation des centres anciens est pris à bras-le-corps par une partie des sociologues et des écoles d'architectures, sans pourtant convaincre en terme de réalisations.

Un retour de conjoncture salvateur ?

Il existe pourtant une attente de voir l'architecte résoudre les questions urgentes du « vivre ensemble ». On ressent très clairement une certaine défiance du public portugais face à l'architecte star et à ses budgets gigantesques. La crise est passée par là, les projets onéreux sont remis en cause. Que la Casa da Música soit une œuvre majeure est indéniable. Du sens pragmatique des équipes de Rem Koolhaas est sorti un bâtiment « incarnant » Porto, une réussite marquée par la réelle appropriation du lieu. Cependant, dans la période actuelle de disette économique, elle ne fait pas oublier l'amer sentiment d'un luxe inutile.

Au moins la crise aura-t-elle le mérite de remettre en cause l'attrait pour l'objet architectural iconique et ses budgets exorbitants, tout en réhabilitant la retenue, voire l'austérité, de l'architecture de l'École de Porto. Entre commanditaires aujourd'hui absents et œuvre monumentale, la nécessité d'un juste milieu abordant les thèmes chers à Siza — modestie, simplicité, économie de moyen — se fait sentir. On a parfois le sentiment que l'architecture portugaise rêve encore de grands gestes architecturaux, quand sa spécificité et sa force résidaient selon nous dans cette démarche « mesurée », et ce ménagement des lieux.

Une urbanisation au fil de l'eau

Vu de l'extérieur, le développement immobilier de ces dernières années n'a pas été porté par la rigueur de l'École de Porto ou par l'exigence du lieu comme fondement du projet. Les banlieues ressemblent étrangement aux nôtres, grands ensembles mis à part. Les maisons individuelles sur lots libres sont reines, l'étalement urbain est la règle, les « boîtes » com-

merciales ou d'activités fleurissent aux abords des infrastructures par ailleurs surdimensionnées... Porto est symptomatique de la fuite de la nouvelle classe moyenne en dehors de la ville centre. Cependant, il faut reconnaître que le clivage a été atténué entre le centre ancien très paupérisé et un plateau en bord de mer plébiscité. La ville se développe dans un savant mélange de pragmatisme économique et de recettes internationales, tendant à une banalisation des principales zones d'extension, mais aussi à la perte d'une population qui donnait son caractère au centre historique. Car, comme souvent, la « réhabilitation » passe par la case du marketing urbain. Je classerai malheureusement Porto parmi les « villes EasyJet » – ou Ryanair, pour reprendre les explications de Souto de Moura. Domine désormais l'archétype de la « monstration », mise en scène d'une urbanité rêvée à travers la valorisation de quelques atouts patrimoniaux (les quais du Douro, le Porto, le pont, les églises et la cathédrale...) pour mieux vendre la destination Porto, avec l'aide de prix très compétitifs et un peu de soleil. Mais quid du fameux brouillard du Douro, ou, en un mot, de l'identité de la ville? Et quid du centre historique, abandonné au touriste par un habitant consentant ou contraint, pour une périphérie plus confortable ou simplement plus vivable?

Le label « Capitale européenne de la Culture » passe pour être le summum en matière de reconnaissance internationale. Même si la dynamique qu'il enclenche est remarquable, et sans doute nécessaire pour enrayer une situation de déclin, on peut regretter que Porto n'ait pas mis en place les outils lui permettant de dompter le tourisme de masse, et d'orienter son renouvellement urbain en tenant compte de ses spécificités. L'intervention de Siza sur le quartier du Chiado à Lisbonne est à ce titre exemplaire. Il faut souligner qu'elle fait suite à un incendie, et que l'émoi provoqué par le sinistre fut tel qu'il aida sûrement les décideurs à résister aux sirènes des investisseurs. L'âme d'une ville réside-t-elle dans ces monuments, qui ne sont d'ailleurs pas toujours à la hauteur? À coup sûr, pour Porto comme pour d'autres cités, dépourvues d'argent ou du statut de capitale

politique, certainement pas. On trouve sur ce registre quelques similitudes avec Marseille (dissonance entre une ville riche et un centre-ville pauvre, intérêts divergents entre touristes et habitants, patrimoine humain ou paysager plutôt qu'architectural...). Porto est une ville magique par son implantation, son ambiance, ses habitants et le lieu qu'ils ont réussi à créer. Elle relèverait plutôt du patrimoine que l'on pourrait qualifier « d'immatériel », pour reprendre les catégories chères à l'UNESCO.

Un métro exemplaire

Pourtant, la réalisation du métro, visité lors de notre manifestation, échappe à la règle de la monstration évoquée ci-dessus. Paradoxalement, c'est un projet d'infrastructure, où les investisseurs publics et privés ne tiennent généralement pas compte de la « qualité architecturale », qui reflète le mieux l'héritage de l'École de Porto. Comment faire d'un banal ouvrage de déplacement, un objet agréable de la vie quotidienne et bénéfique à tous? Il a fallu toute l'habileté de Souto de Moura pour imposer ses points de vue et ses solutions techniques à ses équipes d'ingénieurs, son groupement d'entreprises. Et l'émerveillement est là, présent à la sortie de chaque station, dans l'imbrication des accès et des parcours, dans la lumière naturelle au cœur du sous-sol de la ville, dans le détail et la qualité des matériaux si présents et tellement « portugais ».

Cet retour à Porto oppose une pointe de désillusion à l'optimisme qui avait prévalu vingt-cinq auparavant. Il me semble qu'en dépit d'une culture et d'une structuration indéniable, l'architecture portugaise reste démunie face à certains enjeux contemporains. En particulier, celui des conditions d'émergence d'une architecture de qualité, que la période euphorique a dissipée, et que la crise vient de réanimer. Mais, aussi et surtout, l'évolution nécessaire vers une pratique plus attentive aux dimensions sociales et économiques de l'architecture, notion que nous sentons poindre en France ou dans la « Vieille Europe » depuis une vingtaine d'années déjà.



HOSPEDARIA
1º de JANEIRO

22 CARMO

220

Olivier Chaslin

Architecte-conseil de l'État DTTM Côtes d'Armor (22)



*Quatro paredes caiadas
Um cheirinho à alecrim
Um cacho de uvas doiradas
Um são José de azulejo
Dois braços à minha espera
É uma casa portuguesa, com certeza !*

J'avais, avant de rejoindre notre séminaire à Porto, fait un détour par Évora, et noté lors d'une visite à la Quinta de Malagueira, des observations simples sur quelques traits d'une architecture ordinaire, réunis dans une architecture très savante conçue par Álvaro Siza à partir de 1976.

L'utilisation d'un modèle unique de construction n'engendre pas nécessairement la monotonie. Les accidents du terrain et, çà et là, des déviations par rapport aux proportions et au modèle fixés, créent des variantes qui contribuent à un équilibre parfait entre l'unité et la diversité.

Bernard Rudofsky, *Architecture sans architectes*, 1964

Territoire

Une attention au relief visible et à celui, plus furtif, qui ne se manifeste que par le cheminement de l'eau et les restes d'anciens fossés et canaux d'irrigation, relevés sur le site par *l'architecte détective* (l'expression est de Siza lui-même).

Un tracé qui épouse ce modelé dont les maisons, jointes solidement les unes aux autres, semblent être le substrat cristallin, découvert par l'érosion de sédiments qui en auraient jusque-là atténué les lignes de force.

Une maille souple, résille topographique étendue au plus près du sol avec une délicatesse surprenante : nulle volonté ici de rectifier le profil des rues, de leur faire adopter à tout prix une pente régulière. Rafael Moneo évoque joliment à ce propos un « manteau architectural » déposé sur le territoire (on pense aussi aux paysages de l'Alentejo, dont les douces ondulations

Uma casa portuguesa

*Quatre murs de pierres
Un petit parfum de romarin
Une grappe de raisin doré
Un Saint-José d'azulejos
Deux bras qui m'attendent
C'est une maison portugaise, c'est sûr !*

Amália Rodrigues, *Uma casa portuguesa*

sont soulignées par la géométrie des activités agricoles, quinconces des oliveraies et stries parallèles des pieds de vignes).

Un territoire épargné par la violence des techniques modernes de terrassement : l'assourdissant déroctage, au brise-roche hydraulique ou à l'explosif, et ces engins inquiétants, géants oranges ou jaunes venus de quelque film d'anticipation pour sillonner les paysages et bouleverser les reliefs, les entailler, les saigner, les combler, et laisser après leur passage surfaces stériles, chemins interrompus et talus résiduels.

Un maillage hérité, peut-être, du centre ancien d'Évora où les *travessas*, étroites ruelles bombées tracées sur les épaulements, écoulent leurs eaux de pluie dans les *ruas* qui les encadrent et dévalent la colline en suivant, dans les talwegs, la ligne de plus grande pente.

Un découpage élémentaire du territoire, une structure viaire et foncière répétitive, un parcellaire unique de huit mètres de façade et douze mètres de profondeur, produit de trames constructives usuelles et économiques (trois mètres, cinq mètres).

Une mitoyenneté par accollement et adossement, une mesure, un rythme, une scansion du territoire.

Des groupements de maisons géométriquement homogènes, orthogonaux et qui, selon les mouvements de la topographie :

- s'installent en continuité, en confrontation, en rupture ;
- génèrent lignes brisées, obliques, pliures ;
- déclinent en creux la figure du triangle, forme générique de l'espace public, avec ses pentes plein jalon et les



ouvertures que ces triangles ménagent sur le paysage environnant et la ville ancienne ;

- par ces accidents fabriquent, comme organiquement, des modalités de repérage dans le continuum tectonique, tout à la fois enchaînement d'espaces diversifiés et système global et cohérent.

Une démarcation rigoureuse et sans équivoque des domaines public et privé. Des rues et des places de plain-pied, un territoire commun à tous, pragmatiquement partagé : piétons, scooters, voitures, camionnettes de livraison, chiens somnolents, draps pendus au soleil, chevaux des gitans qui paissent dans la prairie.

Un sol public à peu près préservé des incessants travaux qui d'ordinaire meurtrissent les voiries, grâce à l'armature aérienne des réseaux (les *condutas*, ces hauts portiques en béton et parpaing brut qui cheminent au dos des maisons, enjambent les rues et servent parfois d'arcades) : trente ans après, les rues ont encore leur pavage de granit, un peu cabossé bien sûr, mais vaille que vaille maintenu.

Des parcelles laissées en jachère, souvent en tête de rangées, confiant l'achèvement du quartier aux occasions du temps à venir.

Constructions

Un modèle unique de maison, sur une surface de lot uniforme (moins de cent mètres carrés). Un standard conçu avec ses variantes (un seul type, avec patio sur rue, et quatre va-

riantes selon le nombre de pièces, suivant une logique simplement additive), infiniment répétée (mille deux cents logements) et infiniment variée : variations du type, et variations nées de la combinaison des variantes elles-mêmes avec la topographie.

Une duplication des maisons en miroir, pour ménager deux à deux, dans le sens longitudinal, de larges cours. Pourtant, entre les décrochements et décalages irréguliers qui résultent de la pente elle-même variable des rues, et les variations dans le volume des maisons, cette duplication n'apparaît jamais comme une figure d'équivalence ou de symétrie : toute trace de composition volontaire est évacuée.

Transversalement, la position avancée des cours et l'adossement des étages au portique où cheminent les réseaux, sept mètres en retrait, éloignent les vis-à-vis et permettent l'évasement des rues vers le ciel, tout en limitant leur emprise au sol (six mètres, tout juste de quoi garer les voitures au ras des façades, et circuler lentement au milieu).

Le premier plan variable en hauteur, en largeur, en profondeur, se découpe sur l'arrière-plan continu de l'étage et dessine de larges échancrures, toujours calées sur le rythme vertical des hautes cheminées mitoyennes : un rythme imperceptible, comme la battue d'une mesure.

Des constructions à l'alignement, donc, mais poreuses, qui dévoilent le registre privé tout en le maintenant à distance ; une grande intimité est préservée par les murs en limite, en même temps qu'une grande profondeur est offerte au regard. Des portes et des fenêtres en rectangles verticaux, tous identiques, non hiérarchisés, non spécialisés, simple ponctuation régulière, sans message.

Des moyens techniques rudimentaires – briques creuses ou parpaings enduits, poutrelles et hourdis – qui autorisent toutes les interventions ultérieures. Au-delà des variantes prévues et construites selon les besoins connus à l'origine, la



possibilité est offerte à chaque habitant de rehausser les murs et d'accroître les surfaces de planchers et les volumes bâtis, selon la même logique additive.

Une leçon

C'est un système tolérant aux différentes temporalités, aux différents modes de déplacement; tolérant à la densification, tolérant aux adaptations et bricolages de chacun, au bon soin ou à la négligence, aux marques d'appropriation et d'individualisation, au goût bon ou mauvais de chacun (mais le bel ocre local a triomphé, pour marquer soubassements et encadrements de portes et de fenêtres); accueillant à toutes les plantes : les rosiers, la vigne, le romarin, et les lauriers, les bougainvillées, les citronniers, les oliviers aussi; et dénué de tout discours moralisateur.

Il affirme un pragmatisme radical, une confiance accordée à ceux qui vont vivre là : la guerre du bon goût, perdue d'avance, n'est même pas engagée.

C'est une œuvre ouverte dont l'auteur, privilégiant les solutions pratiques, a prévu son propre effacement; l'œuvre elle-même tend à disparaître sous la vitalité urbaine. Ce qui évoque, témoignant sous d'autres latitudes, à Lund ou Helsingør, d'une retenue toute scandinave, les premières maisons Kingo de Jørn Utzon, autre acteur d'une révision critique de la modernité : leur évolution anticipée, maîtrisée, acceptée, revendiquée.

Nous méditerons en quittant Évora sur l'apparente contradiction entre une approche à petits pas et l'invention d'un système extrêmement rigoureux, la souplesse du processus et la ténacité de la fabrique, l'humilité attentive et l'immense ambition, l'écoute et la solitude.

Et l'architecte mélancolique percevra peut-être, dans les multiples pas de côté opérés par Siza, un moyen d'échapper à l'avenir normalisé qui menace.

La ville est faite de petites unités qui se répètent et qui assurent la continuité du tissu duquel émergent ponctuellement les grandes structures institutionnelles. [...] Ce double registre détermine l'intensité de l'expression architecturale. Il n'existe pas de monument imposant dans la ville sans la continuité anonyme des constructions, nombreuses : les deux qualités se complètent. Il se trouve que ce rôle que chaque construction – fût-elle anonyme et discrète – joue dans l'évolution de la ville, se délite. Le fait que chacun veuille y tenir un rôle majeur rend la moindre forme de présence majeure impossible.

Álvaro Siza, *Imaginer l'évidence*, Marseille, Parenthèses, 2012

Jean-Luc Hesters

Architecte-conseil de l'État DRAC Bourgogne



Porto et l'architecture ordinaire

Si « l'ordinaire, c'est l'avant-garde » comme l'indiquaient Patrick Céleste et Catherine Lauvergeat en préambule de notre séminaire, alors Porto devait effectivement nous offrir « l'occasion enthousiasmante de penser une architecture ô combien savante et ô combien ordinaire ». Cette ville qui a vu éclore il y a quarante ans, suite à la révolution des CÉillets et la mise en place du SAAL, *Serviço Ambulatório de Apoio Local* (Service mobile d'aide locale), toute une avant-garde de l'architecture portugaise, dont Fernando Távora, Álvaro Siza, Eduardo Souto de Moura et bien d'autres encore. Le logement social était alors au cœur de leurs préoccupations et cela a donné lieu à des réalisations dont l'apparente simplicité résultait en fait de situations souvent très complexes, prenant en compte aussi bien les caractéristiques du tissu urbain existant que le contexte économique, social et culturel dans lequel elles s'inscrivaient. Ces opérations, par leur exemplarité, ont influencé alors bon nombre d'entre nous, étudiants comme praticiens, tant elles suscitaient de nouvelles approches sur la façon de refabriquer de la ville, retrouver des usages, redonner du sens à l'acte de bâtir.

En venant à Porto, nous pouvions espérer qu'avec un tel apport historico-architectural, cet ordinaire savant se serait généralisé à l'ensemble de la ville, un peu comme ce que nous avions pu voir dans le Vorarlberg où, dans le cadre d'une problématique différente, les réalisations environnementales étaient omniprésentes sur tout le territoire. Est-ce par manque de temps qu'il ne nous a pas été possible de vérifier si ce type d'approche était couramment appliqué? Comme nos hôtes nous l'ont rappelé, les architectes, notamment ceux issus de l'École de Porto, sont malheureusement trop souvent contraints de quitter par nécessité cette ville broyée par le poids d'une crise économique sans précédent. En fait, la ville de Porto semble aujourd'hui plus préoccupée par la recherche de symboles forts pour attirer les investisseurs importants et les touristes que par le problème du logement social. C'est l'effet « Casa da Música » à la poursuite de l'effet « Bilbao » avec heureusement, quelques infrastructures d'accompagnement essentielles qui auront été l'occasion de réaliser encore un peu de cette architecture « ordinaire ». C'est ce que nous avons

pu apprécier dans les stations de métro ou dans l'aménagement du bord de mer.

Si ce n'est pas à Porto, c'est peut-être en France que finalement l'architecture ordinaire a de beaux jours devant elle ! L'Équerre d'argent 2015 vient d'être décernée à la Maison de santé de Vézelay réalisée par Bernard Quirot. Dans *Le Moniteur* du 4 décembre 2015, Dominique Errard souligne « l'apparente simplicité de son architecture [qui] masque une savante composition ». Le jury du palmarès régional d'architecture contemporaine en Bourgogne, auquel je participais en tant qu'architecte-conseil de l'État, avait déjà récompensé ce projet pour la justesse de son inscription dans la commune, bien loin du spectaculaire de certains quartiers hexagonaux comme Lyon Confluence, la ZAC des Batignolles ou l'entrepôt Macdonald à Paris. Le fait que Bernard Quirot soit, toujours avec la même approche, l'auteur d'une magnifique rénovation des locaux de la DRAC de Bourgogne à Dijon ne peut que nous conforter dans l'espérance de voir plus souvent de beaux projets de ce type. Au moment où se pose de plus en plus la question du devenir des centres-bourgs, que l'on s'interroge sur les moyens à mettre en œuvre pour offrir un confort supérieur à celui des lotissements qui dévorent le territoire, ces projets nous apportent une réponse parfaitement appropriée.



Bruno Dumétier

Architecte-conseil de l'État DDT Haute-Loire (43)



Porto : métro et espace public

Le métro de Porto, ce sont avant tout des stations spacieuses, simples, parfois spectaculaires que nous a présentées Edouardo Souto de Moura, architecte coordinateur du projet. Pour la partie souterraine, dans les stations comme celles de Trindade, Casa de Musicà ou Campo 24 Agosto, un hall intermédiaire distribue le flux des voyageurs entre les différents quais, tout en ouvrant l'infrastructure sur la ville. Ces stations sont le prétexte pour développer une architecture de qualité, composée avec la ville, reliant réseau, édifice et espaces publics. Des interventions artistiques, souvent discrètes, voire secrètes, viennent compléter l'aménagement pour donner à ces lieux un véritable statut d'espace public, comme un hall de gare ou une salle des pas perdus. Publicités, graffitis, tags sont miraculeusement absents de ces espaces conviviaux et fluides.

Le réseau se compose de 5 lignes, 70 stations, et 60 km de lignes majoritairement aériennes. Seuls 8 km sont enterrés, localisés sur la section centrale, commune à plusieurs lignes. De fait, il tient plus du tramway que du métro. Les travaux se sont déroulés en plusieurs phases : la première a débuté à la fin des années 90. La première ligne a été inaugurée fin 2002. L'ouverture de la ligne E reliant Porto à son aéroport a marqué l'aboutissement de cette première tranche mi-2006. Mi-2008, le gouvernement portugais a donné son accord et son soutien financier pour la réalisation de la deuxième phase de travaux d'aménagement du métro.

Minimalisme et qualité

La qualité repose autant sur le soin des détails que sur une écriture miesienne (*less is more*) chère à Souto de Moura, éliminant le superflu. Les mobiliers techniques qui envahissent nos stations françaises sont ici absents, ou dessinés avec une discrétion et une justesse exemplaires prenant en compte un usage intensif. L'espace architectural et urbain est ici mis en valeur sans effet ostentatoire. Il règne dans les stations souterraines la sérénité d'une chapelle romane.

En surface, le passage du métro entraîne l'aménagement très qualitatif de 52 km de voirie et d'espace public. Le parcours emprunte en partie d'anciens tronçons de voie ferrée ou des ouvrages d'art historiques, comme le pont Luís I, qui enjambe le Douro entre Porto et Gaia, un monument iconique de la ville.

Infrastructure urbanisante

Porto a su développer un transport en commun à partir d'un même matériel roulant, qui est métro quand il est souterrain, tramway ou RER lorsqu'il est en surface. Devenu la fierté de l'agglomération de Porto, le nouveau métro est largement utilisé comme outil d'urbanisme. Il permet de relier les différentes parties de l'agglomération et d'articuler les différents quartiers et secteurs du Grand Porto. La complémentarité entre mise en œuvre du transport en commun et requalification des espaces publics en est remarquable, au centre comme en périphérie. L'infrastructure est partie prenante de l'espace public. La volonté de limiter l'emprise de la voiture particulière au profit du confort des piétons demeure jusque dans le cœur historique de la ville, où le parcours des rames s'effectue en souterrain. On pourrait imaginer un plus grand développement de ce système de type tram-train en réutilisant et en reliant des morceaux d'infrastructures existantes pour connecter de petites villes de banlieue sans rupture de charge.

Une architecture du sol

Le travail d'insertion du métro dans son site est particulièrement subtil. La modénature des sols évite la fragmentation de l'espace public, la différenciation entre les espaces. La fluidité prédomine, le dessin organisant plutôt les relations, les liaisons, que les juxtapositions. Le choix des matériaux, le traitement des limites entre les différents usages de la voirie, le travail de l'altimétrie et de l'écoulement des eaux pluviales, les détails des abaissements de trottoir deviennent



fondateurs de l'espace public. Selon les secteurs traversés, le revêtement de la plateforme diffère. Il est plutôt minéral au centre-ville où les architectes ont privilégié le petit pavé granit clivé, matériau traditionnel de l'espace public portugais. Puis, lorsque le métro rejoint des secteurs plus résidentiels, la plateforme est engazonnée. Dans les zones périphériques, les rails sont simplement posés sur ballast. Cette sobriété de matériaux préserve aussi l'unité des rues, des avenues et des places empruntées par le métro. Dans ces différents contextes, l'aménagement se fond dans le paysage de la rue. La précision du dessin des différents éléments confère au sol sa qualité.

Les stations et le mobilier urbain

Sur les parties aériennes du parcours, les stations sont identiques. Elles reçoivent un mobilier spécifique regroupant toutes les fonctions nécessaires. Une table basse en granit, décollée du sol par des pieds en métal, vient recevoir le distributeur de billets, les armoires techniques. Les brise-vent sont réalisés en panneaux de verre verticaux boulonnés. Une casquette horizontale couvre l'ensemble du dispositif. Lorsque le sol de la station est en pente, la table en granit se décale en plusieurs niveaux pour s'adapter à la topographie.

Ce choix d'abri unitaire qui fédère l'ensemble des fonctions évite l'encombrement de l'espace avec des objets plus ou moins disparates, et participe à l'identité de l'infrastructure. La publicité reste très limitée; elle est inscrite dans des supports autonomes positionnés parallèlement aux quais.

Pour éviter la multiplication des émergences, les mats supports des lignes aériennes de contact intègrent les fixations pour l'éclairage public. Ils sont réalisés à partir de profils en acier en I. Les potelets, souvent lourds et agressifs, sont ici constitués d'un fer plat courbé dans sa partie supérieure. L'évidement du potelet et la solidité du métal épais, peint dans un ton fer forgé, donnent une légèreté convaincante.

Le tramway révèle la ville

Les qualités remarquables du métro de Porto tiennent au choix d'un véhicule unique circulant aussi bien en surface qu'en souterrain, conjugué à une approche globale de requalification de l'espace public à l'échelle de l'agglomération. Avec cette réalisation, le Portugal rivalise avec de grandes villes françaises telles que Grenoble, Strasbourg, Nantes, Lyon ou Bordeaux, qui ont développé depuis vingt ans des lignes de tramway se distinguant elles aussi par leur volonté d'articuler transport collectif et espace urbain. Porto est la démonstration d'un savoir-faire exceptionnel, aussi bien dans la conception que dans la réalisation du projet. Le savoir-faire des artisans portuans est le garant de cette sobriété et de cette justesse d'intervention. Chaque problème à résoudre est le prétexte pour dessiner un détail qui devient une vraie richesse pour l'identité de la ville. Ici, le métro se fait simultanément urbaniste, paysagiste, designer et aussi architecte du détail de la rue, acteur d'une reprise en sous-œuvre de la ville, discrète et spectaculaire, conjuguant l'utilité avec l'aménité, l'accessibilité avec l'urbanité.



Patrick Céleste

Architecte-conseil de l'État DDTM NPDC (62)



Mortelles subventions et temps de crise

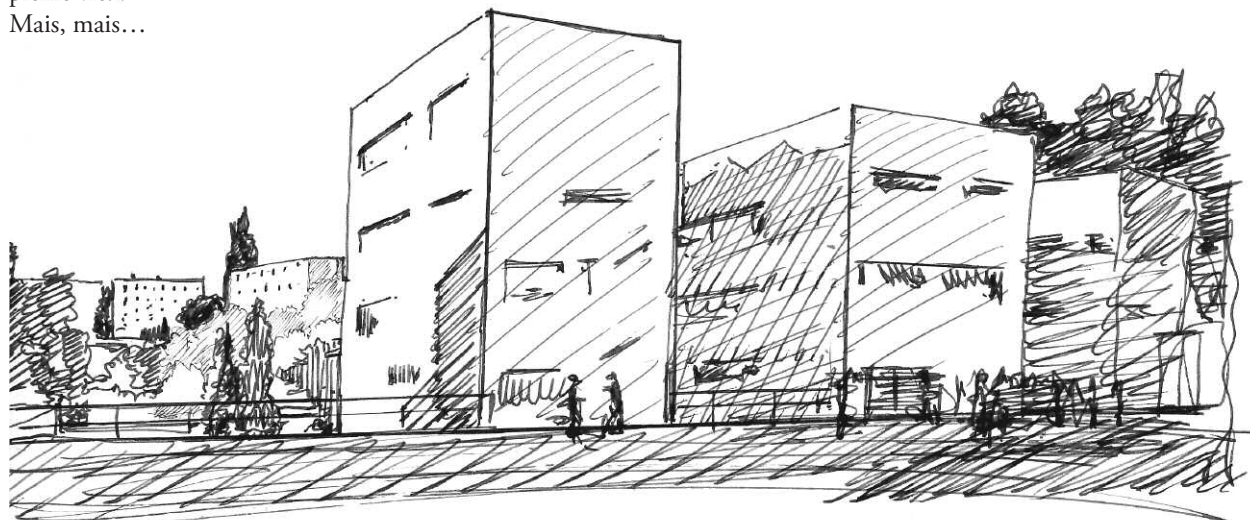
Le séminaire de Porto portait sur une interrogation centrale : « En temps de crise, comment l'architecture et l'urbanisme peuvent-ils contribuer à en atténuer les effets les plus néfastes ? »

Commençons par nos impressions premières quand nous débarquâmes de l'aéroport. Quelle modernité ! Et la route qui nous conduisit si vite vers le centre historique, quelle efficacité, quelle limpidité ! Ce sentiment fut plus fort encore pour ceux qui vinrent en métro depuis l'aéroport. Des stations blanches, propres, glabres, sans ces prothèses techniques de câbles et de faux plafonds qui ajoutent au labyrinthe du métro parisien, ces fils d'Ariane chargés de poussières qui semblent faussement nous guider pour mieux nous retenir dans les abysses de nos transports en commun. À Porto, il n'en est rien, c'est beau, semble d'une infinie simplicité, alors que ce savoir-faire, cette retenue, cette dignité, est le fruit du talent, d'une urbanité sans afféterie. Surgissant de ce clair monde souterrain, nous sommes dans une des rues les plus passantes de Porto. C'est une expérience qui ne cesse de ravir le voyageur, le métro qui vous fait naître d'un coup, comme par une sorte de génération spontanée, en plein centre, en pleine vie. .

Mais, mais...

Sitôt après s'être éloigné de quelques rues de ce centre si animé, il a bien fallu se rendre compte que derrière les façades de bien des immeubles, il n'y avait que le vide, aucun habitant. Et nous eûmes vite la confirmation de la part de nos hôtes que Porto était « en vente », à saisir par les plus offrants, et les plus offrants ce sont toujours quelques capitaux venus d'ailleurs et qui ont les moyens d'attendre que l'économie reprenne. Aux prix si bas auxquels les mètres carrés sont tombés à Porto, le spéculateur ne prend guère de risque en s'emparant de trésors patrimoniaux de belle facture constructive, éclectique, néo-haussmannienne ou bien encore très Sécession, otto-wagnérienne même, en plein cœur historique et emblématique de la ville.

Que s'est-il donc passé ? Pourquoi cet aéroport magnifique, ces autoroutes filant vers le progrès, ce métro si beau, si efficace et cette ville abandonnée, bradée ? Pourquoi l'électricité est-elle entre les mains de capitaux étrangers ? Pourquoi, ainsi que Souto de Moura s'en inquiétait auprès de nous, l'eau, elle-même, ne passerait-elle pas dans le giron des capitaux anonymes ?

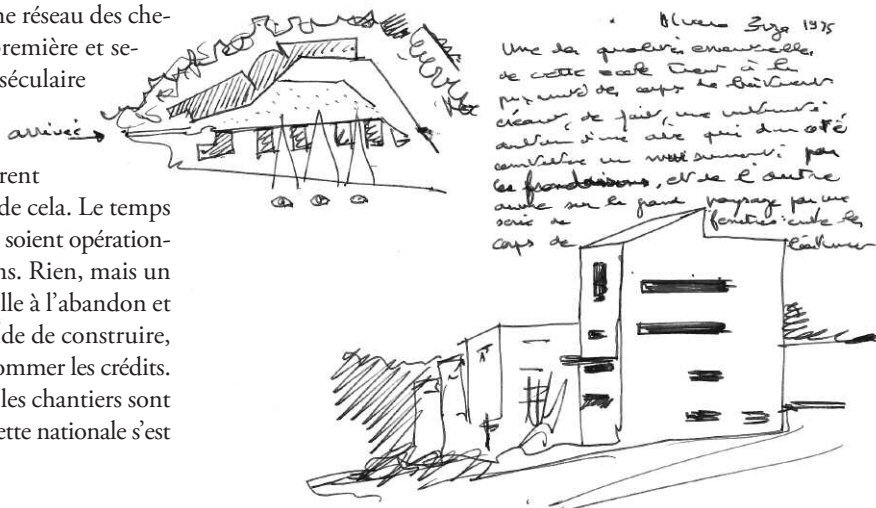


La réponse est dans la « tache urbaine ». Elle l'est à Porto plus encore que dans d'autres villes en raison du phénomène d'accélération propre aux périodes dites « de rattrapage », car, au lendemain de la révolution des Œillets en 1974, le Portugal a basculé d'un coup dans la modernité et a rejoint l'Europe, qui l'accueillit 12 ans plus tard au sein de la communauté bruxello-strasbourgeoise. Ajoutez à cette renaissance, Exposition universelle et Capitale européenne de la culture, et vous en aurez fini des vieilles lunes colonialistes et des arthrites dictatoriales des nostalgiques salazaristes de l'Estado Novo de Marcelo Caetano. Porto, comme l'ensemble du Portugal, a reçu une dose massive de subventions, coup de fouet magistral, coup de jeune, qui s'emparent des périphéries, les aménagent, mais laissent le centre en déshérence.

L'étalement urbain a sauté les étapes, rongant plus vite encore qu'ailleurs les campagnes et produisant ce patchwork très contemporain, fait d'entrelacs de routes, de lambeaux de pâtures et de terres labourables, de résidences perdues au milieu de rien, de lotissements et de zones diverses d'activités et de commerces avec, cependant, nous l'avons déjà noté, une certaine retenue des panneaux publicitaires. C'est venu d'un coup. En France, il y eut le riche réseau des chemins de fer irriguant les communes de première et seconde couronnes. Une histoire plus que séculaire et la soumission au « tout voiture » déjà antérieure aux années pompidoliennes. Bref, ces étalements spatiotemporels furent plus ou moins synchrones. À Porto, rien de cela. Le temps que les premières subventions européennes soient opérationnelles, il ne s'est guère passé plus de 25 ans. Rien, mais un rien suffisant pour condamner la vieille ville à l'abandon et vouer la campagne au gâchis de l'ogre avide de construire, vite. Faut « bouffer » les subventions, consommer les crédits. Puis la bulle immobilière finit par éclater, les chantiers sont abandonnés, friches avant d'avoir été. La dette nationale s'est creusée. Le chômage...

Échangeant avec quelques-uns de nos hôtes, chacun reconnaissait les bienfaits de l'Europe dont les subventions ont aidé efficacement à sortir d'une vieille léthargie. Les Portugais sont pleinement de leur temps et n'ont plus à envoyer dans les riches pays de l'Europe ouvriers du bâtiment et femmes de ménages, folklore dépassé, heureusement. Il n'y a rien à regretter sinon l'euphorie de beaucoup et la cupidité de certains profitant de cet aveuglement.

En temps de crise, que faire? Que peuvent l'urbanisme et l'architecture? Plus que jamais anticiper les crises en luttant contre les gâchis de la terre, et inviter sans cesse à remettre le métier à l'ouvrage, en travaillant sur le « déjà-là », recycler les bâtiments anciens qui sont en fait modernes, parce qu'accueillants à de nouveaux usages. Aller à l'essentiel, à l'essence du fait de bâtir. C'est la leçon de l'École de Porto. Nous avons compris qu'elle en a pris conscience et a réagi en faisant retour sur elle-même, réparant les quartiers délaissés. Mais les pratiques spéculatives d'une ville magnifique qu'on peut se payer encore à pas cher ne laisseront-elles pas pour longtemps leurs marques – le centre échappant à ses habitants, la campagne à jamais dévastée?





Centres historiques : dédensification contre déshérence ?

Depuis plusieurs années, le centre historique de Porto s'est vidé d'une grande partie de ses habitants. L'adaptation du bâti aux modes de vie contemporains pèse pour beaucoup dans cet abandon. Ce même phénomène se retrouve dans nos centres-bourgs ruraux. Leur réhabilitation passe-t-elle par leur dédensification ?

Il semble désormais acquis que l'habitat préféré des Français est la maison individuelle. Hélas, la plupart du temps, la bâtisse est stylistiquement et techniquement modeste en raison du faible budget restant disponible à l'issue de l'achat du terrain. Il va sans dire qu'une faible part de ce budget est affectée à une quelconque réflexion architecturale ou urbaine. La conséquence de ce grignotage de l'espace rural agricole est l'abandon des habitations au cœur des villages, eux-mêmes précédemment désertés par le commerce pourtant bien souvent à l'origine de leur constitution. Dans le meilleur des cas, nombre de bourgs abritent dorénavant une population vieillissante mêlée à des *weekenders* qui sont paradoxalement les plus à même d'investir.

Parallèlement, les professionnels de l'aménagement du territoire ont pris l'habitude de vilipender le développement de lotissements, prenant par exemple l'angle du manque d'expertise urbaine et environnementale des acteurs de cette forme d'urbanisation, à savoir en particulier les géomètres et les investisseurs opportunistes. Pourtant, il apparaît que les lotissements accueillent désormais les forces vives et actives de nos campagnes.

Aussi, le discours critique tenu depuis longtemps sur cette forme urbaine, bien qu'ayant été retranscrit peu ou prou dans les politiques environnementales et de développement urbain ces vingt dernières années, ne produit que peu d'effet tangible sur le terrain. Seule la crise économique en cours semble pouvoir endiguer le développement des lotissements par la relative pause des mises en chantier qu'elle induit, et peut être l'occasion d'entamer une réflexion et un lot de propositions qui permettent, non pas de mettre au ban des bonnes pratiques une forme urbaine particulière, mais d'en mettre en

valeur de nouvelles, propres à renouveler la population et par voie de conséquence à se réapproprier le patrimoine que constituent ces villages. En creux, il s'agit de mettre en évidence les raisons pour lesquelles les villages ont déperissé au profit des lotissements.

Parmi les nombreuses problématiques qui obèrent la rénovation des centres-bourgs, on peut citer la propriété indivise des parcelles et des biens, le manque d'investissement public local, l'opacité et le manque d'ambition des politiques de rénovation de l'habitat rural, la nécessité de préserver le patrimoine et l'inadéquation avec le mode de vie contemporain que les citoyens ont définitivement adopté.

Une attention particulière à ce dernier point fera inévitablement émerger des paradoxes qui relativiseront la notion de densité tant mise en avant dans les politiques d'aménagement du territoire de ces dernières années. En effet, le mode de vie contemporain de nos concitoyens ruraux a par exemple largement intégré la nécessité de se déplacer en automobile. Introduire l'automobile au cœur d'un tissu villageois qui n'a pas été conçu pour intégrer des stationnements, ou même parfois des espaces suffisants pour circuler, s'avère donc être un défi considérable. Cependant, le regroupement de population et d'habitations comme le village l'induit traditionnellement peut devenir un atout prépondérant dans la perspective de promouvoir l'automobile partagée, que ce soit la machine en elle-même ou l'espace dont elle a besoin, en particulier le stationnement.

De plus, le « vivre à la campagne » fantasmé par les nouveaux ruraux induit de la part des candidats une volonté de posséder un espace de vie plus vaste que celui disponible en ville, espace de surcroît entouré de jardins, et ce, même si le jardinage a tendance à diminuer en tant qu'activité faute de temps disponible. Au-delà des attentes individuelles, on peut mettre en évidence également la nécessité de rendre les logements accessibles aux personnes en situation de handicap. Il en va bien sûr de même pour les espaces et les équipements publics.

Or, comme souvent en centre-bourg, les typologies d'habitat et les morphologies des constructions ont une emprise au sol très faible et une densité qui permet peu de faire la place à ces aspirations, qu'elles soient individuelles ou publiques. Il est par exemple difficile d'organiser au rez-de-chaussée des modestes maisons de village les espaces de vie nécessaires à une personne en fauteuil roulant.

Enfin, il serait légitime de pouvoir entamer des réflexions sur le confort thermique et les économies d'énergie. La mise en œuvre de solutions techniques n'est généralement pas facilitée par des orientations du bâti parfois peu cohérentes avec des principes bioclimatiques, par des matériaux existants peu isolants ou bien des surfaces de terrain disponibles insuffisantes pour installer des systèmes géothermiques par exemple. Pourtant, là encore, le regroupement d'habitations peut être un atout formidable pour envisager des solutions énergétiques collectives propres à la vie rurale, on peut ici évidemment citer la biomasse ou la méthanisation.

Ainsi, malgré les atouts certains des centres-bourgs au regard de leur forme de groupement d'habitats et à la lumière de ces quelques exemples, on peut noter l'inadéquation actuelle entre le patrimoine bâti existant de nos villages et le mode de vie contemporain associé aux nécessaires mutations environnementales et sociétales. Parallèlement, la solution qui consisterait à dédensifier les villages en terme de bâti se confronte à la nécessité de conserver un patrimoine, tout du moins de préserver un caractère propre à chaque région, à chaque village. Un paradoxe existe donc et constitue un obstacle à l'idée de réintroduire une population nouvelle capable de redonner vie en tous points aux centres-bourgs.

Pourtant, il apparaît que le thème de la dédensification est un enjeu majeur propre à débloquer nombre de situations locales qui sont en attente de consensus autour de micro-projets d'aménagement ou d'opérations de démolition-construction. En effet, il est souvent difficile de défendre

l'intérêt architectural ou urbain d'un bâtiment soumis à la démolition quand il s'agit de réintroduire de l'activité ou de moderniser une habitation.

Il devient donc nécessaire et urgent de développer des méthodes de projets qui puissent mettre autour de la table, par l'intermédiaire d'études urbaines élargies, les élus, les professionnels de l'aménagement du territoire et les garants de la préservation du patrimoine.

Parmi ces méthodes, le projet de village en préambule d'un aménagement opérationnel, vision d'ensemble d'un développement à moyen terme, semble alors incontournable. Dans ce cadre, il sera possible d'identifier des éléments patrimoniaux et de les préserver, soit par une rénovation soit par un changement de fonction. Par exemple, la façade d'un immeuble comportant une porte vigneronne pourra devenir un mur d'enceinte avec un porche derrière lequel le jardin prendra la place de la grange. Par ailleurs, il sera possible d'introduire dans un projet de village des concepts de mutualisation, idées très en vogue auprès des populations nouvellement rurales. Des jardins et des stationnements pourront également être partagés afin de minimiser le besoin d'espaces vides et donc de démolitions.

Enfin, à l'échelle territoriale, réfléchir à un projet d'ensemble permettra de mettre en œuvre de nouvelles liaisons fonctionnelles douces rattachées aux trames vertes et bleues qui tendent à former des réseaux européens.

Comme nous le voyons, ces dédensifications issues d'un projet global, donc d'un processus consensuel et partagé, d'un échange d'experts et de conseils et d'une concertation avec les populations, seront garantes de la préservation du patrimoine et de la possibilité de réintroduire des habitants au cœur des centres-bourgs. Restera ensuite à imaginer des mécanismes financiers et politiques ambitieux qui permettront à la fois d'initier les projets de village et de mettre en œuvre les opérations de réaménagement des villages par les habitants.



Gérard Lancereau

Architecte-conseil de l'État DDT Yvelines (78)



Architectes, contrastes européens

L'excellente intervention de notre confrère Tavares, pleine d'intelligence, d'humour et de stoïcisme pour décrire la situation bien difficile de nos confrères portugais dans le contexte économique et démographique de Porto nous aurait instruits avantagusement dès l'ouverture du séminaire. On pouvait se douter, en déambulant entre les façades murées de cette ville, que la réalité de la plupart des architectes portugais était bien éloignée de celle de quelques célébrités à la reconnaissance internationale. Ici, la commande, c'est au mieux de réhabiliter de-ci, de-là, un appartement. Au fond, même les architectes portugais les plus célèbres ont commencé avec des œuvres de dimension très modeste, ils sont même la démonstration de l'excellence dans la petite commande.

Contraste d'un pays à l'autre, souvenons-nous de l'agence Meccano à Rotterdam s'excusant qu'avec 120 collaborateurs ils n'avaient qu'une petite agence, des Danois de Copenhague qui semblaient crouler sous la commande, de ceux de Varsovie sous le joug des nouveaux promoteurs de l'après-rideau de fer... et de l'architecte marseillais qui, après nous avoir fait visiter son magnifique collège dans les quartiers nord, regagnait sa vieille R5 cabossée, le pot d'échappement tenant avec une ficelle... ou encore des architectes de Rome totalement désœuvrés, à l'affût d'un concours improbable sans la moindre indemnité. Dans nos missions de conseil, nous sommes aussi témoins de l'état de la profession d'architecte et cette découverte de la diversité des situations et des pratiques professionnelles de nos confrères européens est un moment précieux de nos séminaires.



Francis Nordemann

Architecte-conseil de l'État DDT Essonne (91)



Les conditions de la production architecturale changent dans notre monde globalisé où l'extravagance de quelques bâtiments médiatisés cache la banalisation d'un cadre de vie médiocre. La valeur ajoutée de l'architecture – en termes de confort, bien-être, attractivité – et l'économie qu'elle porte pour le citoyen, les territoires, les entreprises méritent aujourd'hui d'être remises au jour... et mises à jour. Au-delà des acteurs, les « consommateurs », souvent prêts à déplorer la dégradation de leur cadre de vie quitte à y contribuer, devront être associés et emmenés dans cette démarche vertueuse. Une approche de sensibilisation et de valorisation est, à ce propos, indispensable.

Innovation

Depuis une cinquantaine d'années, le renouvellement de la discipline et de son enseignement architectural et urbain a accompagné une certaine muséification des centres-villes, un réinvestissement des faubourgs et une extension galopante des territoires construits. Comme si recherche et enseignement confortaient une discipline qui, en prenant confiance en elle, perdait la confiance des acteurs économiques. En se renforçant, l'architecture est seule en face de l'opinion publique, seule entre intérêt public et intérêts privés. Associée au pouvoir, rejetée par le particulier qui la croit coûteuse, inutile ou inaccessible.

Extraordinaire réalité ordinaire, les entrées de villes, les extensions pavillonnaires, les zones d'activités de tous genres étalent un monde d'enseignes sur cubes d'acier laqué et maisons modèles de pavillonneurs flottant dans un monde d'asphalte. Les grands ensembles, qui ont répondu en urgence à la crise du logement par la production, en bordure de villes, d'un grand nombre de logements de qualité (avec salle de bains et confort moderne), autour de nombreux équipements publics, sont désignés responsables de la misère qu'ils abritent aujourd'hui. Nous poserons ici une hypothèse éminemment architecturale : ce qui serait vraiment innovant serait de regarder l'existant d'un regard neuf et valorisant. Lancer et accompagner un infléchissement du regard plutôt qu'entretenir la confu-

Les missions d'ACE et la SNA

sion, identifier l'apport de l'architecture, dépasser l'indifférence... sont autant d'impératifs culturels et médiatiques qu'il faut déclencher et encourager pour un nouveau regard collectif sur l'architecture.

Stratégie nationale pour l'architecture

Convergence des calendriers : Fleur Pellerin, ministre de la Culture et de la Communication annonçait, quelques jours après le séminaire 2015 des architectes-conseils de l'État, les termes de la Stratégie Nationale pour l'Architecture¹. L'énoncé de cette stratégie élaborée à partir d'échanges avec les parties prenantes et de contributions des partenaires, dont le corps des architectes-conseils de l'État, affirme la confiance de l'État dans l'encadrement de la qualité et de l'innovation architecturales. Elle porte un regard valorisant sur l'architecture et ses professionnels.

Que le ministère de la Culture et de la Communication prenne l'initiative d'une réflexion sur le cadre bâti renforce la position de l'architecture au regard de l'ensemble des priorités gouvernementales à propos de notre cadre de vie. Ces priorités suggérées par une suite de rapports successifs, dont les plus récents de MM. Bloche, Feltesse et Duport, appellent un plan d'actions concrètes qui emmènent l'économique, le territorial, l'interprofessionnel... Elles concernent d'autres ministères qui pourront s'associer et enrichir le propos depuis leurs points de vue urbain, environnemental, économique...

Convergence de contenus : les perspectives ouvertes par la SNA trouvent un écho dans beaucoup de préoccupations qui animaient les trois ateliers du séminaire des architectes-conseils de l'État de Porto. La valorisation de l'architecture du quotidien en est la première illustration. Six grands axes stratégiques prolongent le projet de loi relatif à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine pour changer le rapport de notre société à l'architecture et « réussir l'excellence ordinaire dans les espaces du quotidien ». Ces six grands axes portent trente mesures pour l'architecture² :

- Sensibiliser et développer la connaissance de l'architecture

par le grand public et l'ensemble des acteurs publics et privés de la construction

- Prendre en compte l'héritage architectural des XX^e et XXI^e siècles et développer l'intervention architecturale pour valoriser et transformer le cadre bâti existant
- Articuler formation-recherche-métiers et rapprocher les univers professionnels de l'architecture, de la construction et du cadre de vie
- Identifier et mobiliser les compétences d'architecture
- Distinguer la valeur économique de l'architecture et accompagner les mutations professionnelles
- Soutenir la démarche expérimentale et sa valeur culturelle

Dans le même temps, des mesures législatives sont portées par le projet Liberté de Création, Architecture et Patrimoine, dont la première lecture, à l'assemblée nationale, annonce des mesures pertinentes qui concernent : l'abaissement à 150 m² du seuil de recours à l'architecte, la mission d'architecte pour les permis d'aménager, l'apposition de la signature de l'architecte sur les constructions, et les prémices d'un « permis de faire », engageant innovations et dérogations pour des équipements publics.

La SNA, le territoire et les architectes-conseils de l'État.

La situation de crise de notre environnement impose d'investir les fondamentaux d'une architecture de proximité, accessible à tous, ancrée dans les territoires du quotidien, dans une culture partagée du « bien construit ».

La réalité de notre environnement quotidien montre trop de constructions qui échappent à une conception compétente en architecture : des centres-villes figés, des paysages ruraux dégradés par des lotissements pavillonnaires sans qualités, des entrées de ville dégradées regroupées autour de ronds-points sans égard pour la ville et la continuité de ses espaces publics.

Au cœur de la production de l'environnement ordinaire, les architectes-conseils de l'État ont un rôle clé dans la diffusion des enjeux de la stratégie et dans la poursuite de ses objectifs. Ils sont placés auprès du préfet pour éclairer

la position de l'État dans les questions architecturales et territoriales de leur département d'affectation, et les conditions de leur action sont diverses, appuyées sur l'expertise et le conseil, pas sur le dessin.

La mise en œuvre de la réforme territoriale est l'occasion de réinvestir les forces en place et de redistribuer le jeu d'acteurs dans l'intérêt des projets. La « tectonique des plaques » des nouvelles régions regroupées, des communautés d'agglomérations et des intercommunalités engendre une évolution de l'ingénierie, où le regroupement de services existants côtoie la nécessaire mutualisation pour pallier le déficit d'ingénierie des petites communes. S'il faut faire des économies, il faut aussi simplifier ; ce double objectif soutient une architecture ordinaire, compétente, responsable et attentive.

À chacun de se saisir des propositions de la SNA pour faire vivre l'architecture dans les territoires et emmener l'ensemble des professionnels, avec leurs propres compétences : paysagistes, ingénieurs, urbanistes, géomètres... dans la conception des pleins du bâti et des vides de l'espace public.

Les sujets critiques de l'aménagement construit méritent, en effet, des débats informés. Dans une géographie renouvelée, les questions du conseil et de l'expertise entre STAP, CAUE, architectes-conseils de l'État, paysagistes-conseils de l'État seront au cœur des mouvements du territoire, auprès des professionnels et des décideurs. Contribuons à « sensibiliser et informer, innover et développer » pour porter les ambitions de la stratégie nationale pour l'architecture.

1. Discours de Fleur Pellerin, ministre, pour la présentation de la SNA, à Paris, le 20 octobre 2015. www.culturecommunication.gouv.fr/Presse/Discours/Presentation-de-la-Strategie-nationale-pour-l-architecture.

2. Accès au dossier de presse complet MCC - 20.10.2015 sur le site : www.culturecommunication.gouv.fr/Presse/Dossiers-de-presse/Strategie-nationale-pour-l-architecture.



Comment favoriser la qualité de la commande? On pourrait tenter d'y répondre par la nécessité de faire naître en préalable un désir d'architecture là où il n'existe pas encore, de susciter l'envie. Une envie qui porte, stimule la curiosité et la volonté de (bien) faire. D'envie, les élus du département dans lequel j'interviens n'en manqueraient pas si elle n'était pas trop souvent mise au point mort, anesthésiée devant les difficultés administratives, les subventions qui s'amaenuisent et un sentiment d'abandon qui gagne les petites communes. Les opérations d'aménagement s'en ressentent : on utilise les recettes bien éprouvées de ce qui a contribué au développement souvent anarchique de l'espace périurbain et rural de ces dernières décennies. Sans chercher à comprendre un territoire de manière globale, on pare au plus pressé et les projets se font au coup par coup, un urbanisme à la parcelle et à la vue souvent trop courte. Devant la difficulté d'intervenir en amont sur les différents sujets qui nous sont soumis, nous avons cherché avec Anne Maguéro, paysagiste-conseil avec laquelle j'interviens en Mayenne, à faire émerger des projets par l'expérience concrète du terrain, des projets modestes, mais que l'on puisse accompagner jusqu'à leur terme.

Comment servir de déclencheur pour éveiller un désir d'architecture, de paysage, provoquer une étincelle pour qu'élus et habitants puissent regarder leur commune avec un œil neuf, porteur de projets et d'envies renouvelées? En 2014, nous avons noué un partenariat avec l'école d'architecture de Paris Belleville pour faire participer une douzaine d'étudiants à un atelier prospectif et intensif en milieu rural. Plongés en immersion dans un site pour le questionner et répartis en 6 binômes, ils doivent s'emparer de la globalité d'un bourg pour faire émerger des problématiques, choisir ensuite un lieu d'intervention précis et le mettre en relation avec le travail des autres groupes. Il s'agit de démontrer à nos interlocuteurs que l'aménagement d'une commune procède avant tout d'une vision d'ensemble, qu'un projet d'aménagement peut s'aborder d'un point de vue sensible, du point de vue du paysage, de la topographie, de l'hydro-

graphie, du patrimoine bâti... À la grande surprise d'élus plus habitués à voir des professionnels du découpage parcellaire leur présenter des propositions génériques sorties de tout contexte, on assiste ici à une profusion de croquis, maquettes, photos, textes. Tout est bon pour traduire la poésie d'un lieu, révéler des trésors cachés : la proximité inexploitée d'un étang, une vue vers le bocage à mettre en valeur, un vide à respecter entre le bourg et un petit hameau...

Cet atelier fut l'occasion pour ces étudiants de rencontrer un monde qui leur est souvent inconnu : paysage et architecture rurale, élus et habitants des bourgs, services déconcentrés et conseils de l'État. Peut-être une manière de donner envie à de futurs architectes de s'intéresser de plus près aux questions passionnantes que soulève la transformation des territoires ruraux. À l'heure où un projet de loi laisse entrevoir un possible retour des architectes dans la conception de projets de lotissements, la question est plus que jamais d'actualité. Un atelier pour interroger un lieu, susciter chez des élus l'envie de s'emparer de certaines problématiques pour les développer par la suite. Prendre le temps de réfléchir aux potentialités d'extensions ou de densification, de transformations ou de renouvellement, pour éviter la fuite en avant à laquelle on assiste trop souvent, ce besoin malheureusement bien compréhensible d'anticiper la demande dans l'urgence pour ne pas risquer la fermeture de l'école, de l'épicerie du centre-bourg, et parfois même, pour « passer » avant que les PLU et SCOT ne viennent réduire les droits à bâtir de certains.

Le choix de la commune s'est avéré crucial, nous l'avons appris à nos dépens. La première session du *workshop*, si elle a donné lieu à des hypothèses intéressantes, n'a pas permis d'envisager une suite, le maire se montrant peu enclin à sortir de ses schémas habituels. La deuxième année, nous avons donc choisi la commune en tenant compte également de la motivation de ses élus. Le maire s'est d'ailleurs montré très présent tout au long de cette session pour répondre aux interrogations des étudiants et a été très réceptif à leurs pro-

positions, souvent inattendues pour lui. Deux enseignants de l'école, Gael Huitorel et Alexandre Morais, encadrent cet atelier en organisant un travail d'analyse préalable (cartographique, création de maquettes...) puis en accompagnant les étudiants pendant la semaine consacrée au travail sur site. Nous intervenons tour à tour avec Anne auprès de chacun des binômes formés pour l'occasion. L'accent est mis à chaque session sur une thématique particulière : extensions urbaines la première année, transformations de zones d'activités la seconde. Le travail des étudiants fait ensuite l'objet d'un jury puis d'une exposition itinérante : une première étape à l'école, puis à la mairie de la commune où le travail est présenté devant les élus et le préfet. C'est l'occasion pour nous de rassembler les maires de communes avoisinantes. L'après-midi est consacré aux échanges entre étudiants et habitants, le moment sans doute le plus réjouissant. L'exposition se déplace ensuite à la DDT puis à la Communauté de Communes. La dernière étape importante est celle du travail à venir avec les élus, pour donner une suite concrète à ces réflexions. Il s'agit de cibler les thématiques qui les ont intéressés pour les développer.

Le deuxième atelier a permis de faire émerger plusieurs propositions qui ont retenu l'attention des élus, notamment un projet de logements intermédiaires sur une parcelle enclavée à l'entrée nord du bourg, ainsi qu'une petite friche au sud avec un vieux hangar à l'abandon que les élus ne voyaient plus à force de passer devant. Ils se sont finalement

décidés à l'acheter à l'issue du *workshop*, ainsi que deux parcelles avoisinantes. Ce foncier libéré va permettre la réhabilitation du hangar pour créer un petit équipement et mutualiser différents programmes : espace de motricité pour les enfants, salle de jeux pour les personnes âgées, club de musique... Comme l'avaient proposé les étudiants, l'entrée du bourg, surdimensionnée, sera repensée pour lui donner un nouveau profil, le trottoir élargi pour créer un parvis devant l'équipement, une opportunité pour un nouvel accès à l'école et au terrain de football juste derrière et peut-être même quelques logements. Bref, un véritable projet qui, malgré sa taille modeste, permet de résoudre à différentes échelles des problématiques architecturales, urbaines et paysagères. Associer des étudiants à un travail sur le terrain nous permet de faire chaque année un petit pas de côté dans nos vacances, une intervention rapide et légère, qui a l'intérêt de porter ses fruits assez rapidement. Nous espérons maintenant poursuivre l'aventure et enclencher avec une consultation en bonne et due forme sur ce premier projet. Nous avons l'intention de renouveler ces expériences concrètes sur le terrain chaque année, et la troisième session est d'ailleurs actuellement en préparation. Poursuivre ces tentatives pour permettre de montrer à quelques élus et agents de la DDT concernés la nécessité de replacer la notion de projet au cœur des réflexions sur le devenir d'une commune, d'un territoire. Quelques petites graines semées ici et là, pour éveiller une curiosité, une envie de bien faire. Affaire à suivre donc...







La ville est une architecture Permanence et singularités

De Porto...

Merci à Philippe de nous avoir permis, par cet excellent séminaire, de (re)voir Porto, une destination qui représente tant pour chacun de nous, pour l'architecture comme pour son rapport à la chose urbaine. Et permis d'entendre nos intervenants portuans resituer ces enjeux, avec une dignité pudiquement douce-amère, dans la crise du moment. Merci entre autres d'avoir accordé attention à cette chose qui nous concerne car consubstantielle de la forme urbaine : l'« espace public ». Ici judicieusement investi, au sens de la pérennité urbaine et constructive, grâce à la manne européenne : sobriété, force, élégance (rues, grand-place, bord de mer...). De cette (nécessaire) discrétion la ville sort grande, en particulier avec ce métro extraordinairement accorte avec le tissu urbain.

On pourrait considérer que Porto c'est de la ville « ordinaire », donc permanente, dans un contexte... « extraordinaire », car singulier. Ordinaire au sens où, pour le promeneur, il s'agit bien de textures urbaines éprouvées, courantes voire universelles, articulant savamment et indissociablement vides et pleins, privé et public, avants et arrières, rez-de-chaussée et étages... ce qui leur confère cette nécessaire « permanence » au gré des mutations du monde. Textures ici confrontées et accordées avec une ingéniosité remarquable à la singularité d'une topographie, d'un fleuve, de la mer...

À Porto comme ailleurs, permanence des textures et singularités des situations font que les villes sont souvent analogues sans jamais être les mêmes.

La ville, une architecture : pas que, bien sûr, mais au moins. Ingéniosité, disions nous : une construction à trois dimensions au service de ses habitants qui, bien au-delà de la seule mise en scène, transcende servitudes techniques et contingences, autorise retournements et évolutions, et recourt à des savoirs, des savoir-faire, des outils, des symboles, des responsabilités... Une manière d'architecture, donc.

... À Hambourg

« Commandez-nous de belles armoires, vous y mettrez le linge que vous voudrez »¹

Cet aphorisme nous parle de l'architecture de l'édifice au bénéfice de sa permanence : des usages ouverts qui, dans le fond, ne regardent que ses habitants au fil du temps. À Hambourg, il est proposé de le transposer à l'échelle de la ville considérée comme une architecture, au bénéfice de sa permanence : une « belle » structure spatiale bien constituée, disposée à accueillir aussi commodément et longtemps que possible les programmes « que vous voudrez » tout comme le théâtre social, économique etc. qui s'y déroulera, et ce sans présupposés (naissances, renaissances...).

Hambourg, ville-État, un port, l'Elbe, l'Alster, des canaux, deux lacs. Une grande richesse de textures urbaines imbriquées dans un rayon de moins de 2 km. Une ville-centre reconstruite, de la ville néoclassique, du faubourg. La mythique Speicherstadt au cœur d'une centralité élargie, associant ville-centre historique et Hafencity, gigantesque quartier neuf en pleine construction. Et plus au sud les quartiers défavorisés réinvestis par l'IBA 2013. Gouvernance, politiques urbaines, concertation, investissements publics et privés... Et des espaces publics sans chichis, à la bonne franquette, au regard d'une attention portée à la qualité des constructions.

À regarder les villages de nos voisins, nous voyons mieux les nôtres. Donc, dans l'épatante densité de matérialités urbaines de cette ville, nous, architectes-conseils, pourrions nous situer, entre nécessités et futilités. Et débattre, au-delà de leurs intentions énoncées, des diverses formes de ville physique que nous arpenturons : Hambourg, une ville puissante et poétique.

1. Aphorisme de Paul Herblé mis au jour par Olivier Chaslin





Sergio Costa Andrade

Journaliste

Extrait du journal *Pública*, 13/11/2015. Traduction Eric Many



Des architectes-conseils français à la découverte de l'École de Porto

S'il est vrai que la Maison de la Musique (Casa da Música) est un édifice habituellement visité par des personnes venues du monde entier, jamais un nombre aussi important d'architectes n'avait admiré simultanément cette œuvre conçue par l'un de leurs pairs. Tout a commencé jeudi en fin d'après-midi quand 150 architectes-conseils de l'État venus de France ont entrepris une visite de travail de quatre jours à Porto avec pour objectif de « penser l'architecture » à partir de cette ville et des leçons de ce qui reste connu à l'étranger comme « l'École de Porto ».

Divisés en quatre groupes, et marqués par « l'indiscipline » qui caractérise cette communauté professionnelle – selon les propres mots d'un leader improvisé de l'un des groupes –, les architectes se sont séparés et ont parcouru les multiples recoins de l'édifice de Rem Koolhaas. Ils n'ont cependant pas pu entrer dans la salle Suggia qui était utilisée à ce moment-là pour les répétitions du concert de la chanteuse Marcia. Ils ont scruté, photographié, dessiné, analysé les plans des issues de secours, touché les matériaux de constructions, plus ou moins séduits par l'architecture du Hollandais.

À la fin de la visite, le lendemain matin, les mots « audace » mais aussi « cynisme » se sont fait entendre. Le président des architectes-conseils de l'État, Philippe Challes, venu de Paris, a affirmé à *Público* qu'il voyait dans l'œuvre de Koolhaas « une association de cynisme et d'intelligence ». « Son édifice respecte malgré tout la culture portugaise environnante, ce qui prouve qu'il n'est pas aussi cynique qu'on le dit », a-t-il ajouté.

Une position défendue par Patrick Céleste, architecte résidant dans la capitale française lui-aussi mais qui représente le département du Tarn chez les architectes-conseils de l'État : « J'aime la relation que cet espèce d'amas de verre ou de sucre entretient avec un environnement constitué d'édifices anciens et avec le jardin où se trouve la statue d'un lion surmontant un aigle ». Quant à l'intérieur de la Casa – et bien qu'il n'ait pas pu visiter la salle Suggia –, Cé-

leste a émis quelques réticences : « Il y a de beaux espaces, mais je n'ai pas pu faire abstraction du côté mortifère ; dans certaines sections, on a l'impression d'être dans un crématorium. » Et de donner en exemple la salle du service de baby-sitting qu'il a vue comme « une niche de tristesse ». « On ne renferme pas les enfants comme ça », a tranché l'architecte, qui regrette aussi le manque d'espaces publics plus attachés « à la convivialité qui font par exemple le charme des théâtres baroques et à l'italienne ».

Défendre les intérêts de la France

Les architectes-conseils de l'État français constituent une figure spécifique de ce pays, née quelques années après la Seconde Guerre mondiale et associée à la reconstruction du pays. Elle est aussi issue des politiques de régionalisation et n'a aucun équivalent au Portugal. Il s'agit d'un ensemble d'architectes nommés par l'État et répartis sur le territoire pour défendre les intérêts collectifs de la France (ils sont sujets à une série de restrictions et ne peuvent par exemple pas développer de projets dans les départements dont ils sont les représentants).

Eduardo Souto de Moura – l'un des invités du programme qui présentera samedi ses projets pour la Casa das Artes, le métro de Porto et le stade de Braga – pense qu'il s'agit d'une structure qui « a un sens » et regrette qu'elle n'existe pas au Portugal. « Au lieu de cela, nous avons au Portugal des mauvaises langues qui agissent en coulisses », a-t-il encore affirmé à *Público* avant sa conférence à la Casa das Artes.

« Dans la mesure où l'architecture n'est pas une science objective, si les projets sont sujets à débat, il est probable qu'ils s'en trouvent améliorés », a ajouté Souto de Moura en donnant l'exemple de son cas à Washington, ville pour laquelle il a dessiné un édifice de logements de quatre étages. « J'y suis déjà allé trois fois pour débattre publiquement de mon projet et le projet a toujours été refusé ; les responsables de la commission du patrimoine m'ont indiqué que je devrais être capable de mieux faire. »

Souto de Moura assure qu'au Portugal, « cette discussion dialectique – un mot désuet – fait défaut, et que ce procédé permettrait de mieux défendre la communauté et de trouver des solutions plus correctes ». « Ici, nous avons les conseils supérieurs du Patrimoine et des Travaux publics mais tout est fait à huis clos », note l'auteur du stade de Braga. « Et quand il y a des débats publics, comme ce fut le cas pour mon projet pour le Parque da Cidade [à Porto], ceux-ci se résument à des insultes du genre : "C'est un bandit qui ne veut voir que du béton et qui va tuer les arbres..." ».

Un travail intelligent

Cette visite des architectes français, promue par Talkie-Walkie, une jeune entreprise née de l'incubateur InSerralves, correspond à une pratique du corps des architectes-conseils consistant à réaliser chaque année un voyage et un séminaire dans une région de France et une sortie dans un pays étranger (elle s'est déroulée à Lisbonne en 1999).

Cette année, le choix de Porto – a expliqué Philippe Challes, qui a visité la ville pour la première fois il y a un an et demi –, a été motivé par leur « intérêt à comprendre l'intelligence et la continuité du travail des architectes portugais », mais aussi « l'articulation entre les différentes échelles d'intervention » : dans les édifices, dans les transports, sur le réseau routier... « Nous avons voulu voir comment, dans un territoire se situant au sud de l'Europe et ne disposant probablement pas de grandes politiques d'organisation du territoire, les architectes se sentent investis de cette mission », a ajouté le leader des architectes-conseils de l'État.

Vendredi matin, à la Faculté d'architecture de l'université de Porto (FAUP) – où l'architecte et conseiller municipal Manuel Correia Fernandes a expliqué l'organisation du territoire métropolitain et les relations entre l'architecture et la politique, et où Nuno Grande a discoursé sur l'évolution de l'architecture dans la ville entre le fleuve et le centre-ville – Patrick Céleste a dessiné compulsivement sur son carnet

les images du projet d'école de Álvaro Siza. « C'est la meilleure façon de mémoriser ce que je vois ; je me souviens beaucoup mieux des dessins que je fais que des photos », s'est justifié l'architecte, qui interviendra samedi dans un atelier consacré à l'éloge de l'architecture ordinaire.

Sous le charme de la faculté conçue par Siza, qu'il avait pu voir dans des revues mais qu'il contemplait directement pour la première fois, Céleste a expliqué à *Público* qu'il comprenait enfin la relation des trois blocs se succédant à l'entrée avec le corps de l'édifice principal, ainsi qu'avec le vieux manoir construit sur le point le plus élevé. « Il y a le jeu d'une construction apparemment très simple avec cette topographie et la végétation environnante ; je trouve admirable cette tension douce et intime réussie dans cet espace panoramique », a-t-il souligné.

Visite du Marché du Bolhão

Après un buffet en plein air (et au soleil) dans les jardins du vieil édifice de la Faculté d'architecture de l'université de Porto, au cours duquel ils étaient invités à manger des tripes à la mode de Porto, un groupe des architectes-conseils de l'État a suivi une visite guidée par Nuno Valentim du marché du Bolhão. L'architecte a expliqué *in loco* son projet de restauration et de réhabilitation de cet ex-libris de la ville, ainsi que les différences concernant les équipements des projets antérieurs. D'autres groupes ont, quant à eux, fait des incursions dans les parties historiques de Porto, sur les deux rives du fleuve Douro (guidés par Manuel Fernandes Sá), sur le front de mer mais aussi dans les stations du métro, à la maison et au musée de Serralves et autour des œuvres de Siza à Leça da Palmeira. Parmi les quelque 150 architectes français, nombreux sont ceux qui ont des connaissances et des relations anciennes avec l'architecture portugaise. « Je connais un grand nombre de ces architectes ; j'ai travaillé avec certains d'entre eux ou je continue même à travailler avec eux », a affirmé Souto de Moura ajoutant qu'il est en présence de « personnes amies qui s'intéressent

au Portugal – et qui, si ce n'était pas le cas, iraient à Chicago ou à New York ».

Un de ces visiteurs est Hervé Beaudouin, venu de Niort, une ville de l'ouest de la France. Il a déjà travaillé avec Carilho da Graça (avec qui il a fait le théâtre de Poitiers) et travaille actuellement en partenariat avec Souto de Moura dans le cadre de projets à Bordeaux, à la Rochelle et à Nancy, sa ville natale.

« Nous admirons tous les architectes portugais, justement pour la façon qu'ils ont de travailler, une façon différente de la production internationale », a commenté Beaudouin qui voit dans l'École de Porto « une approche de l'architecture qui part du site, du contexte, sans parler du choix scrupuleux des matériaux ». Et de citer deux exemples : la maison-musée Miguel Torga que Souto de Moura a conçue dans la ville de S. Matinho de Anta, et la cave que Siza a réalisée pour la Quinta do Portal, une propriété qui se trouve elle aussi dans la région du Douro. « On ne peut imaginer ces deux projets, de par les matériaux utilisés, que dans ces lieux. Ils ne pourraient être construits à Marseille ou à Amsterdam », note Beaudouin qui considère la Casa de Chá da Boa Nova, l'œuvre qui caractérise le mieux l'art de Siza et l'esprit de l'École de Porto : « J'ai souvenir de cet édifice comme une découverte magistrale et une grande leçon d'architecture – c'est un lieu où tout est dit. »

Olivier Namias, journaliste et critique en architecture, a vécu trois mois à Porto il y a vingt ans et a travaillé pour un projet d'intervention dans des usines abandonnées. « Aujourd'hui, je vois de nombreux édifices abandonnés, et c'est triste ; mais je constate aussi qu'il y a eu des améliorations au niveau des espaces publics », commente Namias, qui est particulièrement heureux des solutions proposées pour le métro de Porto, comme par exemple la transformation du Pont D. Luíz I, qui constitue « à la fois un tronçon d'une infrastructure de transport et un balcon extraordinaire sur le fleuve et la ville ». Dimanche, pour la dernière matinée du séminaire, les ar-

chitectes-conseils de l'État ont écouté André Tavares jeter un peu d'huile sur le feu de l'architecture à Porto. Ce dernier a attiré l'attention sur la dévalorisation de la profession et sur la fragilité de la ville en tant que tissu urbain au cours des dernières années, une fragilité qui prend la forme d'une certaine « disneyisation » du centre-ville. « Aujourd'hui, l'ascension et la glorification de certains architectes connus s'accompagnent de la disparition de la profession elle-même », a affirmé Tavares dans l'Ateneu Comercial. Tavares a, en outre, souligné le problème de l'émigration des jeunes architectes à qui, pour toute alternative, on propose de développer une architecture *low cost* visant à transformer la ville en auberges, en bars et en restaurants. « Nous devons avant tout nous réapproprier un espace de débat qui prenne en compte les contraintes actuelles et nous devons nous libérer des gloires et des mythes du passé récent », a proposé ce professeur, qui est aussi critique et commissaire de la Triennale de Lisbonne.

Ana Vieira et Matilda Seabra, les architectes qui ont fondé Talkie-Walkie, ont amené la plupart des visiteurs au stade de Braga avant de revenir à l'aéroport. C'est là que les deux architectes ont rencontré un nouveau groupe de « touristes », moins important cette fois – constitué de 11 architectes norvégiens – qu'elles accompagneront pour une nouvelle visite de l'École de Porto.

Bien qu'il ne s'agisse que de sa première année d'activité, l'entreprise Talkie-Walkie propose un vaste choix de programmes liés au tourisme culturel, avec comme base de travail l'architecture. « Il y a beaucoup de demande dans ce secteur et nous avons déjà organisé une dizaine de visites », nous a assuré Ana Vieira. « Les gens veulent voir les œuvres des architectes consacrés, mais des gens nous contactent maintenant pour voir les réalisations d'architectes plus jeunes », a ajouté l'architecte. L'entreprise souhaite « s'étendre à d'autres secteurs », notamment à celui de la divulgation de l'architecture à des publics plus larges, adultes et enfants, étrangers et nationaux.



JEUDI 08 OCTOBRE

- **Arrivée à Porto** et ouverture du séminaire
Stations de métro Bolhão et Casa da Música
Visite et dîner à la Casa da Música
- **Introduction du séminaire** par le président Philippe Challes

VENDREDI 09 OCTOBRE

- **Conférences** à la Faculté d'architecture de l'université de Porto (FAUP)
 - Carlos Alberto Esteves Guimarães, directeur de la FAUP - *Accueil et présentation de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de Porto*
 - Manuel Correia Fernandes, mairie de Porto. directeur du département de l'urbanisme - *La stratégie générale de la ville de Porto*
 - Nuno Grande, architecte, enseignant, critique en architecture - *Porto : l'architecture de la ville entre le Douro et Baixa*
- **Présentation et organisation des visites**
 - Nuno Valentim, architecte, enseignant - *Projet du marché du Bolhão*
 - Ivo Poças Martins, architecte - *Le Port(o) du Porto*
- **Les ministères** : Hélène Fernandez, sous-directrice de l'architecture, de la qualité de la construction et du cadre de vie (MCC), Catherine Bergeal, représentant le directeur de la DGALN (METL/MEED), Laetitia Mantziaras-Conreux représentant l'adjoint à la sous-direction de la qualité du cadre de vie (DGALN/DUHC).
- **Visites**
Le Douro, le front de mer et le métro
Porto historique et le logement à Porto

SAMEDI 10 OCTOBRE

- **Suite des visites**
Le Douro, le front de mer et le métro
Porto historique et le logement à Porto
- **Les ateliers thématiques à la FAUP**
 - Atelier #1 : *Éloge de l'ordinaire*
Animation : Olivier Namias, journaliste, critique en architecture
Avec Patrick Céleste et Catherine Lauvergeat, ACE
 - Atelier #2 : *Comment les ACE peuvent-ils favoriser la qualité de la commande ?*
Animation : Soline Nivet, enseignante, critique en architecture
Avec Agnès Lambot et Jean-Christophe Tougeron, ACE
 - Atelier #3 : *Équité, égalité des territoires, pour quel territoire ?*
Animation : Sébastien Marot, philosophe, docteur en histoire
Avec Patrick Duguet et Christine Rousselot, ACE
- **Conférence à la Casa das Artes**
Eduardo Souto de Moura, architecte. Prix Pritzker - *La Casa das Artes, le métro de Porto, le stade de Braga*
Dîner de gala aux Caves Graham, Souto de Moura, architecte

DIMANCHE 11 OCTOBRE

- **Séance plénière à l'Ateneu Comercial do Porto**
Point de vue des intervenants sur les ateliers
Échanges avec les architectes-conseils de l'État
- **Conférence**
André Tavares, architecte et critique en architecture portugais - *Point de vue*
- **Conclusion du séminaire**
Philippe Challes, président des architectes-conseils de l'État
- **Hors séminaire** : visite du stade de Braga

PERSONNALITÉS

Pedro Baía. Architecte, éditeur



Pedro Baía est architecte et éditeur. Il est titulaire d'un doctorat de l'université de Coimbra en Théorie et histoire de l'architecture (2014) sur le thème : « De la réception à la transmission : reflets du Team 10 dans la culture architecturale portugaise 1951-1981 ». Il est professeur invité à l'école d'architecture de l'université du Minho et éditeur de *Artecapiatal.net* depuis 2008. Pedro Baía a été membre de la rédaction du journal

Arquitectos entre 2012 et 2015. Coordinateur éditorial de *Circo de ideias* depuis 2008, il a édité les livres *Berlim: Re-construção Crítica* (2008) et *Koolhaas Tangram* (2014). Co-éditeur de *Friendly Fire* depuis 2010, il a aussi été l'un des commissaires du projet « Points de référence : cartographie critique de l'architecture contemporaine sur le territoire portugais » entre 2013 et 2014. En tant que critique d'architecture, Pedro Baía a collaboré avec plusieurs revues spécialisées.

Rodrigo Coelho. Architecte, docteur



Rodrigo Coelho est architecte. Il est titulaire d'une licence en architecture obtenue à la Faculté d'architecture de l'université de Porto (1995). Il est titulaire d'un master en architecture et études urbaines, délivré par l'université polytechnique de Catalogne et par le Centre de culture contemporaine de Barcelone (master *Metropolis* 1999-2001), et portant le titre de « Espace public dans un temps privé : des stratégies de

production aux configurations possibles de l'espace public dans la métropole contemporaine ». En 2012, il soutient sa thèse de doctorat en architecture à la Faculté d'architecture de l'université de Porto. Ses recherches portent sur l'espace public.

Rodrigo Coelho est directeur-adjoint du CEAU à la Faculté d'architecture de l'université de Porto.

Depuis 1994, il exerce une activité indépendante et a collaboré avec le cabinet d'architectes Carlos Prata.

Manuel Correia Fernandes. Mairie de Porto, directeur service urbanisme



Manuel Correia Fernandes est architecte. Il enseigne depuis 1972. Il est directeur des masters en Méthodologies d'intervention sur le patrimoine architectural à la FAUP et professeur en master dans les facultés d'ingénierie et d'économie de l'université de Porto. Manuel Correia Fernandes participe activement à la vie civique, sociale et politique de la ville de Porto et du Portugal. Il publie des travaux dans des livres,

revues et journaux spécialisés et collabore régulièrement avec la presse quotidienne. Il a été membre de la commission exécutive du conseil d'administration de la société Porto 2001 et responsable du programme de revitalisation et de requalification urbaine du centre-ville de Porto. Plusieurs fois primés pour son œuvre architecturale, il est grand officier de l'Ordre de l'instruction publique (2005). Manuel Correia Fernandes exerce à Porto comme architecte libéral. Il est aussi conseiller municipal à la mairie de Porto.

Álvaro Domingues. Géographe



Álvaro Domingues est géographe et titulaire d'un doctorat en géographie humaine obtenu à la faculté des lettres de l'université de Porto en 1994. Depuis 1999, il est professeur des cours de master intégré et de doctorat. Il y est également membre du conseil scientifique. En tant que chercheur du Centre d'études d'architecture et d'urbanisme (CEAU) de la Faculté d'architecture de l'université de Porto (FAUP), son

activité de recherche et ses publications lui ont permis de collaborer avec les fondations Calouste Gulbenkian, Ciência e Tecnologia, l'École technique supérieure d'architecture de la Corogne, le Club Ville Aménagement à Paris, le CCCB et l'École d'architecture de Barcelone (UTBA), les universités de Grenade, de São Paulo et de Rio de Janeiro, du Minho et de Coimbra, Erasmus de Rotterdam-EURICUR, les municipalités de Guimarães et de Porto, les fondations Serralves et de la jeunesse.

Manuel Fernandes de Sá. Architecte, urbaniste



Manuel Fernandes de Sá est architecte et professeur émérite à la Faculté d'architecture de l'université de Porto. Il poursuit des activités d'architecte et de spécialiste en requalification urbaine et en espaces publics. De 1991 à 1993, il propose le projet d'urbanisation de l'avenue da Liberdade et de la banlieue de Lisbonne, un projet qui sera finalement approuvé

par la municipalité en 2006. Il est responsable de la requalification urbaine de la zone fluviale de Porto dans le quartier de Foz do Douro. Il a été coordinateur de la révision du plan directeur municipal de Porto, et coordinateur du Centre d'études d'architecture et d'urbanisme de la Faculté d'architecture de l'université de Porto. Il reçoit le Prix national d'architecture de l'Institut national du logement 1989-90. Il soutient sa thèse en 2008.

Nuno Grande. Architecte, critique



Nuno Grande est architecte, formé à l'université de Porto (FAUP). Il est titulaire d'un doctorat en architecture de l'université de Coimbra en 2009. Il enseigne comme professeur auxiliaire dans le département d'architecture de la faculté de sciences et technologie de l'université de Coimbra et enseigne l'urbanisme depuis 2006 à la FAUP.

En tant que commissaire et programmateur culturel, Nuno Grande a organisé différentes expositions sur l'architecture portugaise au Portugal et au Brésil comme par exemple : Porto 2001, Capitale européenne de la culture ; 1ère Triennale d'architecture de Lisbonne 2007 ; 7^{ème} Biennale d'Architecture de São Paulo, 2007 ; Guimarães 2012, Capitale européenne de la culture.

Carlos Guimarães. Directeur FAUP



Carlos Guimarães est architecte. Professeur émérite à la Faculté d'architecture de l'université de Porto (FAUP) dont il est le directeur depuis 2010, il enseigne l'architecture à partir de 1981 et obtient son doctorat en 1999 : « Architecture et musées au Portugal – entre réinterprétation et œuvre nouvelle ». Carlos Guimarães a collaboré avec d'autres institutions de l'enseignement universitaire et a participé à des commissions

d'évaluation de projets de recherche pour la Fondation de science et technologie. Il a été le président de la section régionale du nord de l'Ordre des Architectes. Il a présidé la fondation DOCOMOMO Ibérico, dont il a été membre des commissions organisatrices des congrès qui se sont tenus à Porto et Valencia. Il est coauteur, avec l'architecte Luis Soares Carneiro, de projets d'architecture, de planification et de projet urbain. Il est auteur de plusieurs publications de référence.

Ivo Poças Martins. Architecte



Ivo Poças Martins est architecte, formé à l'université de Porto (FAUP). Il a bénéficié d'une bourse Erasmus pour étudier à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Val de Seine en 2002/03. Il prépare actuellement une thèse de

doctorat à la FAUP.

Parallèlement à son activité de chercheur, il travaille depuis 2003 sur différents projets dans le cabinet d'architectes Ivo Poças Martins et Matilde Seabra, arquitectos.

Ivo Poças Martins est le fondateur et coéditeur du fanzine d'architecture et de culture urbaine *Friendly Fire*.

Eduardo Souto de Moura. Architecte, Prix Pritzker 2011



Eduardo Souto de Moura est architecte, formé à l'École Supérieure des Beaux-Arts de Porto (ESBAP).

En 1974, il collabore avec l'architecte Noé Dinis. Entre 1975 et 1979, il collabore avec l'architecte Siza Vieira, puis, de 1979 à 1980, avec l'architecte Fernandes de Sá.

En 1980, Eduardo Souto de Moura commence une

carrière d'architecte indépendant. Entre 1981 et 1991, il enseigne comme professeur assistant en architecture à la Faculté d'architecture de l'université de Porto (FAUP).

Eduardo Souto de Moura est aussi professeur invité à Paris-Belleville, Harvard, Dublin, Zurich, Lausanne et Mantoya. Il a reçu différents prix et a participé à plusieurs séminaires et conférences au Portugal et à l'étranger.

Il reçoit le Prix Pritzker en 2011 et le Prix Wolf en 2013.

André Tavares. Architecte, journaliste



André Tavares est journaliste, architecte de formation. Il a fondé la maison d'édition Dafne Editora, dans le but d'explorer l'édition comme une forme de pratique culturelle et architecturale. Il est actuellement rédacteur en chef de la revue *Jornal*

Arquitectos. Il est titulaire d'un doctorat obtenu à la Faculté d'architecture de l'université de Porto sur la

présence du béton armé dans les stratégies de conception des architectes au début du XX^e siècle. André Tavares a publié plusieurs livres portant sur la circulation internationale des connaissances entre les architectes de langue portugaise : *Duas obras de Januário Godinho* (Dafne, 2012). Il a coédité *Eduardo Souto de Moura's Floating Images* (Lars Müller, 2012).

André Tavares et Diogo Lopes Seixas seront commissaires en chef de la 4^e Triennale d'architecture de Lisbonne en 2016.

Nuno Valentim Lopes. Architecte



Nuno Valentim Lopes est architecte, formé à l'université de Porto (FAUP). Il est titulaire d'un master en réhabilitation du patrimoine construit obtenu à la faculté d'ingénierie de l'université de Porto. Il est professeur à la Faculté d'architecture et d'urbanisme de Porto (FAUP) depuis 2005.

Nuno Valentim Lopes est membre, depuis 2009, de l'équipe de chercheurs « Patrimoine de l'architecture, de la

ville et du territoire » à la FAUP (FCT).

Il exerce une activité professionnelle indépendante depuis 1994. Il a publié et exposé plusieurs œuvres au Portugal et à l'étranger. Il est l'un des auteurs du *Manual de Apoio ao Projecto de Reabilitação de Edifícios Antigos* publié sous la direction de Vasco Peixoto de Freitas en 2012.

Pour l'ensemble des œuvres réalisées par son cabinet, il a reçu en 2011 la mention « Highly Commended » des Prix « WAN 21 for 21 ».





BIBLIOGRAPHIE & COPYRIGHT

Livres

- Pons, E., *Porto, poètes et bâtisseurs*, Paris, Autrement, 2010
- Cremascoli, R., *Porto Poetic*, Porto, Ordem dos Arquitectos, Secção Regional Norte, 2013
- Esposito, A. et Leoni, G., *Eduardo Souto de Moura*, Londres, Phaidon Press Ltd, 2013
- Garcia, L., *Requalification des quartiers anciens dégradés: perspectives européennes*, La Défense, Puca, 2011
- Machabert, D., Souto de Moura, E., *Au Thoronet, le diable m'a dit...*, Marseille, Parenthèses, 2012
- Machabert, D. et Beaudouin, L., *Une question de mesure, entretiens avec Álvaro Siza*, Paris, Le Moniteur, 2008
- Siza, A., *Imaginer l'évidence*, Marseille, Parenthèses, 2012
- Souto de Moura, E., *The 2011 Pritzker Architecture Prize*, Hong Kong, Design Media Publishing Limited, 2012

Revue

- Collectif, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°185, mai-juin 1976, pp. 2 à 81
- Collectif, *Álvaro SIZA, projets et réalisation - 1970-1980*, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°211, octobre 1980
- Bédarida, M., *Portugal. Dossier sur l'École de Porto*, A.M.C., n°7, mars 1985, pp. 4 à 21
- Rousselot, C. et Beaudouin, L., *Entretien avec Álvaro Siza le 8 septembre 1977 à Porto*, A.M.C., n°44, février 1978

Crédits photographiques

- David Borgobello : pp. 48, 76, 89
- Catherine Bruant : pp. 84-85
- Philippe Challes : couverture, pp. 1, 6, 40, 52, 56, 57, 58
- Olivier Chaslin : pp. 66, 67
- Patrick Céleste : pp. 72, 73, 77
- Christine Désert : p.15
- Patrick Duguet : pp. 4, 9, 10-11, 18-19, 24, 25-26, 32, 54, 64, 70, 71, 81, 94-95
- Alain Gignoux : p. 16
- Jean-Luc Hesters : pp. 44-45, 51, 68, 4^e de couverture
- Jean-Christophe Tougeron : p. 46
- Faculté d'architecture et d'urbanisme de Porto : p. 30
- Eduardo Souto de Moura : p. 55
- Talkie-Walkie : p. 36
- Talkie-Walkie © Silvana Torrinha : pp. 2, 50, 82
- Felipe Jorge : pp. 34, 39
- André Tavares : pp. 41, 42
- Nuno Valentim : p. 23

Architectes

- OMA, Rem Koolhaas/Ellen van Loon - aNC arquitectos : pp. 46, 89, 4^e de couverture
- Pedro Ramalho : p. 16
- João Álvaro Rocha : p. 58
- Álvaro Siza : pp. 1, 4, 66, 67, 68, 72, 73
- Manuel de Solà-Morales : p. 81
- Eduardo Souto de Moura : pp. 6, 26-27, 32, 54, 55, 56, 57, 70, 71, 94-95
- Fernando Távora : pp. 51, 52
- Nuno Valentim et Frederico Eça : pp. 18-19, 23, 24

Achevé d'imprimer en avril 2016
Imprimeries Sipap Oudin à Poitiers
Sur papier couché demi mat garanti PEFC



