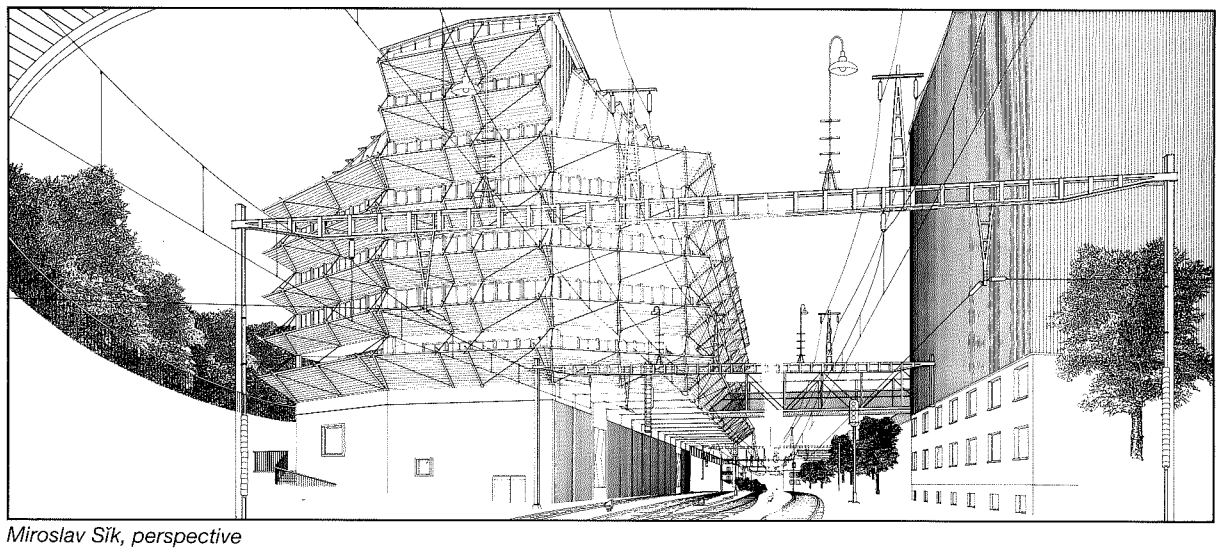
SUR LES RAILS



Miroslav Sïk, perspective

Le concours d'idées de Fischermätteli, Berne

La recherche, le besoin, toujours plus grand, de nouveaux territoires, de nouvelles «zones à urbaniser», tend à révéler les potentialités d'espaces rejetés ou ignorés.

Si, par définition, les voies ferrées relient les villes aux villes, les villes aux campagnes, elles divisent le paysage urbain. Tel un fleuve (la référence est entrée dans le langage courant de l'architecture), elles possèdent leur lit, leurs rives, leurs ponts.

L'idée d'utiliser leur «sur-face», d'établir de nouvelles passerelles urbaines est récente et on voit aujourd'hui apparaître ponctuellement les résultats, généralement issus de concours, des premières tentatives d'occupation.

Intérêts économiques, intérêts écologiques, recherches constructives et recherches spatiales rendent l'expérience à la fois riche et complexe.

Le concours d'idées de Fischermätteli, lancé à Berne sous l'égide de la Banque Cantonale Bernoise, proposait le recouvrement des voies ferrées situées à la sortie sud de l'agglomération. Une situation difficile au confluent d'un carrefour et d'une bretelle autoroutière. Un lieu limite qui, renforcé par la présence tranchante d'un pont signé Maillart, marque nettement le passage de l'intérieur vers l'extérieur de la ville.

Un lieu qui catalyse une suite d'architectures hétérogènes, d'architectures de banlieue aux affectations multiples.

Le concours se déroula en deux tours.

Très vite, au premier tour, se dégagèrent deux propositions; celle du bureau zurichois de Miroslav Sïk et celle des Lucernois Marques et Zurkirchen.

Deux tentatives séduisantes et intriguantes, obéissant à des concepts très différents.

Le projet de Sïk se singularisa par son approche à l'antithèse de la problématique. Une volonté affirmée de ne pas oublier la présence des voies l'amena à ne pas les recouvrir, mais à se poser en bordure, en frange, occupant ainsi une surface au sol très réduite qui imposa, pour répondre aux exigences du programme, une forte croissance verticale.

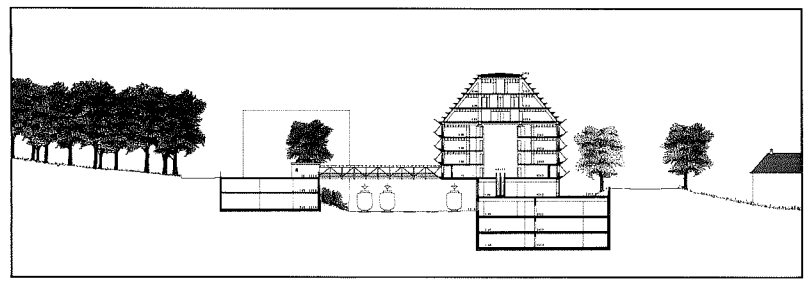
Marques et Zurkirchen se déterminèrent face au désordre du territoire d'intervention en élaborant un volume aux contours précis, nets, une «boîte» (par trop hermétique au premier tour) recherchant l'expression du caractère moderne d'un appareil administratif public, ponctuant et signant la fin et le début de la ville.

A l'issue de ce premier tour on décida d'attribuer le premier rang au projet zurichois. Cependant, la nécessité pour Sïk de s'élever de par sa faible emprise au sol, questionna le jury qui craignait une trop importante projection de l'ombre du bâtiment sur l'environnement construit immédiat. Cette crainte, associée à la curiosité suscitée par le projet lucernois, décida d'une seconde phase.

La proposition de Marques et Zurkirchen fut retenue pour concourir avec Sïk au deuxième tour en fonction, essentiellement, de la grande qualité plastique de la maquette présentée. Une abstraction qui, paradoxalement, renseignait davantage que les plans dessinés.

Leur proposition fut peu modifiée; un bâtiment compact comprenant deux cours intérieures vitrées cherchant à établir une relation spatiale entre la forêt qui borde le terrain au sud et la banlieue. La première cour constitue le hall d'entrée, la deuxième l'espace communautaire sur lequel s'ouvrent bibliothèque et salles de conférence.

L'expression «pont» du projet a aussi peu d'intérêt que sa relation aux voies ferrées. Sa force, il la



Coupe transversale

Plan de situation

trouve dans son autonomie, dans la tension créée entre la trace des voies, le fossé ouvert et la construction en surplomb. S'appuyant sur un nombre d'appuis réduits au minimum, ce «flottant» – selon la dénomination des auteurs – ne cherche pas la confrontation avec le pont Maillart qui lui fait face: le niveau du rez-de-chaussée axé sur l'ouvrage s'y associe par un projet de vue et relie les deux rives.

Le concept constructif se caractérise par sa flexibilité, sa compacité, une organisation extravertie et la prise en compte des paramètres de protection contre le bruit (une peau vitrée multi-couches enveloppe la construction) et ceux d'économie d'énergie.

«...un bâtiment qui devrait rayonner avec la brillance d'un cristal dont la transparence mettrait en évidence la structure interne comme on le souhaiterait pour tout appareil administratif.»

Sïk, contraint par les décisions du jury de revoir sa volumétrie, s'attacha à maintenir sa construction sur un seul côté de la rive. Un édifice pensé comme un en-face de la rive naturelle. Un programme demeurant concentré, réduit à l'essentiel. Cependant, pour répondre à des conditions d'ensoleillement acceptables, il fut pratiqué une optimisation de l'espace et des surfaces. Le bâtiment se retire de l'alignement des rues qu'il tenait au tour précédent, déborde quelque peu sur le tracé des voies mais gagne un plus grand dégagement côté rue permettant la création d'une esplanade, d'une entrée plus généreuse et un meilleur éclairage naturel pour les commerces.

L'expression architecturale du projet, l'impression que l'on ressent à sa lecture, sont celles d'un solitaire reflet d'une périphérie, utilisant le langage de son environnement immédiat, les matériaux spécifiques au train, le métal zingué, l'aspect argenté des planches de bardage. Un mariage de rationalité inhérante au thème et de périphérie industrielle chaotique.

La notion de «construction de rive» est accentuée par la présence de nombreuses rampes et passerelles. La coursive d'accès au rez-de-chaussée, elle-même traitée à la manière d'une passerelle, conduit dans le hall qui se développe sur quatre étages, au cœur duquel les bureaux viennent puiser une lumière tamisée, diffuse, partagée.

Par ailleurs, pour tenir compte des problèmes techniques liés au trafic, la majeure partie des places de parking est enterrée et projetée à l'opposé.

La construction proposée est suspendue. Contreventée horizontalement par deux noyaux centraux contenant ascenseurs et escaliers, elle souhaite, au-delà d'une utilisation optimale de l'espace défini et limité par les tolérances relatives à l'ombre portée de l'édifice, faciliter les opérations de mise en œuvre.

Le jury devait, par conséquent, se prononcer sur deux approches, deux concepts très différents. Une horizontalité transparente, absorbante, s'opposant à une verticalité singulière, autonome. La capacité de Marques-Zurkirchen à répondre à un second appel sans bousculer les fondements et l'expression du projet initial, en éclairant simplement les zones d'ombre sujettes à interrogations, précipita leur décision.

Le jury critiqua la remise en question trop brutale, trop radicale du projet de Miroslav Sïk, sa trop forte indépendance, ses références trop marquées, trop... explicites?

Nous retiendrons d'une telle confrontation la réelle potentialité de ces lieux d'intervention, des lieux «hors-normes» cependant soumis aux mêmes réglementations arbitraires qu'un lieu «ordinaire», des lieux chargés de conflits parce que chargés d'images, des lieux dont on découvre soudain les richesses.

Les deux projets mis en compétition, en concurrence, sont le reflet des interrogations, des incertitudes véhiculées par des espaces sans référence architecturale affirmée, reconnue.

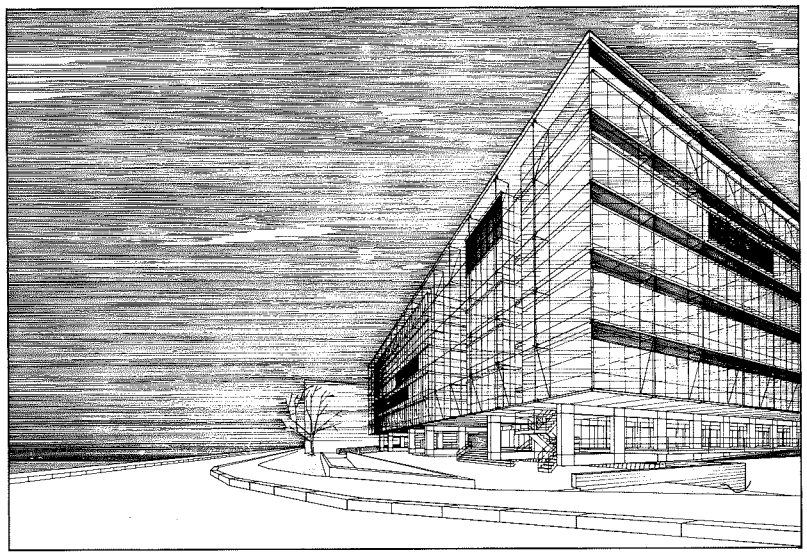
Doit-on masquer le balast et les rails, nettoyer la poussière des freins, étouffer le bruit des trains, faire table rase et peau neuve?

Doit-on bâtir, composer avec cet environnement jugé hostile, l'employer jusqu'à l'exaspération de son esthétisme pour mieux l'admirer et donc mieux l'aimer?

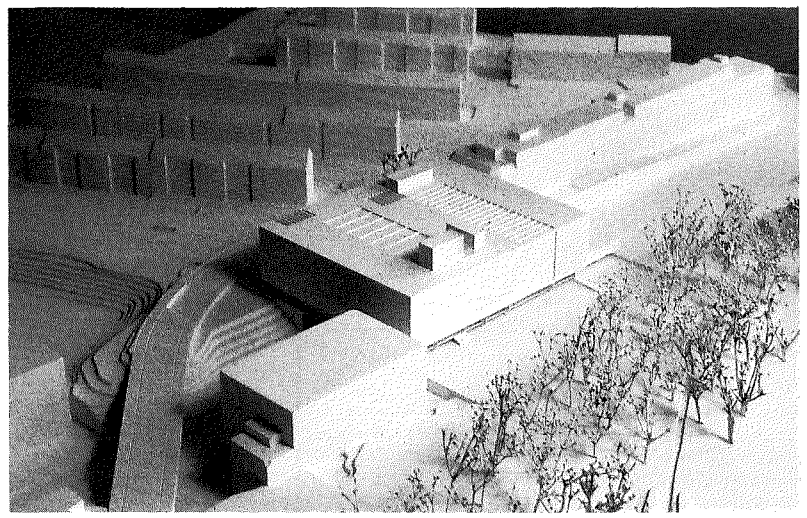
Les éléments de comparaison font aujourd'hui encore défaut. Les investigations sont rares et il nous faudra attendre pour mesurer et vérifier l'exacte portée de la réflexion.

Sïk et Marques-Zurkirchen nous auront pour le moins apporté la preuve, une nouvelle fois, qu'en architecture un discours contradictoire ne débouche jamais sur une voie de garage...

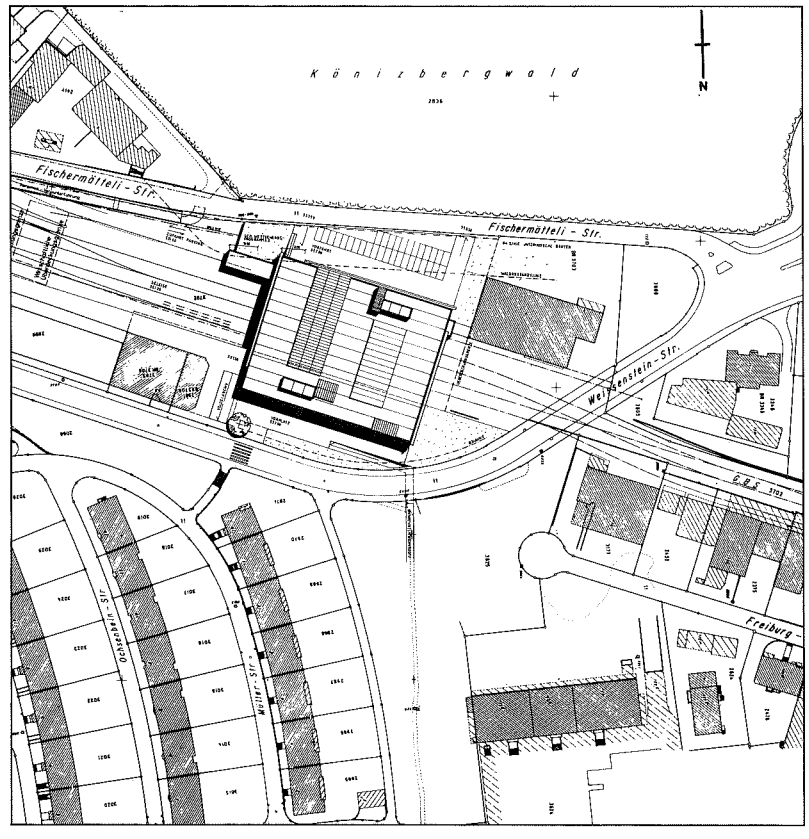
Philippe Meyer



Marques et Zurkirchen, perspective



Maquette



Plan de situation