



FONDATION
BRAILLARD
ARCHITECTES

PROGRAMME 2016 PREMIER SEMESTRE Utopies Durables



*"Utopiae insulae tabula", estampe de Thomas More,
De optimo reip. statu, deque noua insula Vtopia,
Bâle 1518*

La série
Utopies Durables 2016
de la Fondation Brillard
Architectes esquisse
quelques questions
qui relèvent d'une
double problématique
- architecturale et
écologique - pour
apporter sa contribution
au débat prioritaire de
notre siècle.

www.brillard.ch

Pour le premier semestre 2016, la Fondation Brillard Architectes invite une série de personnalités à exposer au public leurs idées, recherches et projets. Conférences, débats et tables rondes auront lieu à partir de 18 h dans les locaux de la Fondation (sauf indication contraire) suivis par un moment convivial entre les participants.

PROGRAMME DU PREMIER SEMESTRE 2016

- 1** Mardi 19 janvier 2016 - Introduction du Programme et
L'utopie et la ville : après la crise, épisodiquement
conférence de **Jean-Louis Violeau**
- 2** Mercredi 24 février 2016
Objets risqués : le pari durable du projet d'architecture
conférence d'**Inès Lamunière**
- 3** Mercredi 16 mars 2016
De porte-à-porte, une utopie pragmatique
conférence de **Dominique Rouillard**
- 4** Mercredi 27 avril 2016
Débat de Genève 2016, Territoire genevois, œuvre ouverte
avec **Paola Viganò, Alain Léveillè, et Adrien Besson**
- 5** Mardi 23 mai 2016
Les Infrastructures Solaires Urbaines, un manifeste utopique
conférence de **Raphaël Ménard**
- 6** Jeudi 23 juin 2016
Que reste-t-il de l'utopie corbuséenne ?
table ronde animée par **Sylvie Andreu**
avec **Bernard Tschumi, Nicola Braghieri et Rémi Papillault**

Le Programme peut être sujet à des légères modifications, préalablement annoncées par Newsletter.

L'utopie et la ville

Après la crise, épisodiquement

Mardi 19 janvier 2016

Conférence de JEAN-LOUIS VIOLEAU

Sociologue, professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Malaquais, directeur de l'unité de recherche ACS (Architecture – Culture – Société)



Dessin de Pessin

Bien adapté, tranquille et conforme, en somme conformiste : être pleinement de son époque empêche de fixer son regard sur elle pour mieux la saisir. Le présent est devenu si envahissant et la période tellement chancelante. Plutôt qu'interpréter et transformer le monde, il ne nous resterait plus aujourd'hui qu'à le préserver ? Et pourtant, l'utopie résiste, sinon au nom de quoi et pour quoi critiquerions-nous ? Demain n'est jamais définitivement écrit, et la pulsion utopique est aussi une méditation sur l'altérité radicale. L'altérité

temporelle est une forme de distance qui peut nous aider à nous situer nous-mêmes et à retrouver notre capacité à penser et agir. Pour reprendre Miguel Abensour, « ce n'est pas l'éternelle dénonciation de l'utopie, reprise par les procureurs du jour, qui empêchera l'homme d'être un animal utopique ».

L'utopie aujourd'hui dessinerait un horizon critique plutôt que des « lendemains qui chantent » : ces derniers n'auront trop souvent été qu'une arme de patience justifiant les sacrifices immédiats au nom d'un futur nébuleux. Utopique ainsi, la décision qu'aura prise l'Equateur en 2010 : en échange de compensations financières, Quito se refusait à exploiter un gisement prometteur situé en plein cœur de la forêt amazonienne dans la réserve Yasuni. « Yasuniser », c'est utopique parce que cet acte rompt aussi du même coup avec tout un pan de l'histoire de l'Utopie, lestée, remplie de l'esprit de conquête, sur la nature en premier lieu. Comment donc yasuniser nos « écométropoles » ? Mais une part de l'histoire de l'architecture, et des théories urbaines sur lesquelles elle s'est appuyée, ne s'est-elle pas déjà trouvée traversée par cette injonction ? Et si la ville durable n'était qu'une tentative de « moralisation » de la ville du XX^e siècle ? Tout comme le regard critique porté au siècle précédent sur la ville du XIX^e n'avait au fond tenu qu'à moraliser cette dernière (Bernardo Secchi, 2005).

2 Objets risqués : le pari durable du projet d'architecture

Mercredi 24 février 2016

Conférence d'INÈS LAMUNIERE

Architecte, professeure EPFL, directrice du laboratoire LAMU/EPFL, membre fondateur de l'agence dl-a, designlab-architecture sa, Genève



La gare alpine, Rochers-de-Naye 2013, projet de Master, Achille Gosvernier, Loïc Peitrequin

Le grandiose des projets visionnaires que Hugh Ferriss ou Le Corbusier ont proposé au début des années 1930 hantent encore nos esprits. Ils avaient imaginé une ville qui combinerait efficacement urbanisation et infrastructures de transport. L'utopie de leurs perspectives du ponts/gratte-ciel de « Metropolis of Tomorrow » à l'autoroute/immeuble du « projet Obus » serait-elle en passe d'être rediscutée ?

La réalité urbaine du XXI^e siècle impose une approche renouvelée du projet, où celui-ci ne soit plus envisagé « en soi », mais en lien

avec un ensemble d'autres fonctions urbaines. Les infrastructures sont ici concernées au premier chef : qu'il s'agisse des infrastructures énergétiques (aqueduc, pylône, barrage), des infrastructures de protection (canal, digue, quai, fortification), des infrastructures de mobilité (gare, route, pont, tunnel) ou encore des infrastructures que l'on pourrait qualifier de symboliques (monument, skyline, repère urbain). L'enjeu est désormais d'intervenir avec subtilité dans des contextes urbains ou naturels sensibles. La recherche consiste à appréhender les questions de mobilité à partir de l'objet construit, et à entrer dans la thématique du lien entre infrastructure, urbanisation et paysage par le projet d'architecture. Dans la mesure où elles prennent le pari d'intégrer plutôt que de dissocier, d'entrer en relation avec le contexte plutôt que de s'en abstraire, d'innover plutôt que de reproduire des solutions standardisées, ces stratégies de projet sont productrices d'ouvrages singuliers, à l'image souvent forte et parfois mystérieuse, qui constituent toujours autant d'« objets risqués ». C'est par une telle prise de risque que passe la création de nouveaux paysages urbains, adaptés aux enjeux de demain.

Inès Lamunière illustrera son propos par la présentation de projets inédits développés dans son agence dl-a et au Laboratoire d'architecture et mobilité urbaine de l'EPFL.

3 De porte-à-porte, une utopie pragmatique

Mercredi 16 mars 2016

Conférence de DOMINIQUE ROUILLARD

Architecte, professeure à l'École Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Malaquais, directrice de l'unité de recherche LIAT. Membre fondateur de l'agence d'architecture et d'urbanisme Architecture Action, Paris



La sortie du spectacle Architecture Action, 2015

Face aux enjeux environnementaux et planétaires, nous devons aujourd'hui mettre en place une vision pragmatique, éloignée des utopies apocalyptiques et prophétiques d'un homme certes nouveau, mais frugal et décroissant. Si d'une part les ressources terrestres diminuent et le climat change, d'autre part les mobilités augmentent. C'est pourquoi les véhicules légers peu consommateurs

d'énergie et de matière offrent une perspective d'une grande valeur.

En effet, le défi de la décarbonisation est aujourd'hui mené dans deux directions indissociables : la première accorde une grande attention aux comportements économes en termes de ressources ; la deuxième entreprend un développement scientifique et industriel de technologies connues et efficaces, aussi bien dans l'isolation, dans le traitement des déchets, dans la méthanisation, dans la production d'énergie renouvelable et bien sûr dans les mobilités. Les mobilités quotidiennes, notamment celles de porte-à-porte, longtemps considérées comme le service indépassable auquel seule la voiture particulière était capable de répondre, apparaissent comme le tronçon manquant de la réflexion sur la vie urbaine du futur.

En effet, l'automobile a été un acteur stratégique de l'urbanisation depuis les années 1950. À son instar, les nouveaux véhicules électriques – légers, silencieux, agiles, et sobres en énergie – contribuent à la transformation de la ville moderne. Sans réclamer de nouvelles infrastructures, ils réparent les connexions et ils inventent des trajectoires dans la ville-territoire distendue et incongrue, ils remplacent la proximité par l'accessibilité, ils requalifient les espaces publics, l'air et les nuisances sonores. La vie urbaine se transforme : la voiture électrique pénètre dans les bâtiments et prolonge l'effacement des oppositions structurantes qui ont fondé la ville et l'architecture modernes : nouveaux comportements et nouvelles technologies créent un grand espace commun et partagé.

4 DÉBAT DE GENÈVE 2016

Territoire genevois, œuvre ouverte

Mercredi 27 avril 2016

PAOLA VIGANÒ

Architecte-urbaniste, professeure EPFL et IUAV, directrice du laboratoire Lab-U/EPFL, membre fondateur de l'agence Studio 16, Milan

ALAIN LÉVEILLÉ

Architecte-ingénieur et urbaniste, ancien responsable du Centre de recherche sur la rénovation urbaine CRR de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève

ADRIEN BESSON

Architecte-urbaniste et docteur ès sciences, co-fondateur et partenaire de group8, membre du comité de rédaction de la revue Faces et co-fondateur de « La Maison de L'architecture » à Genève

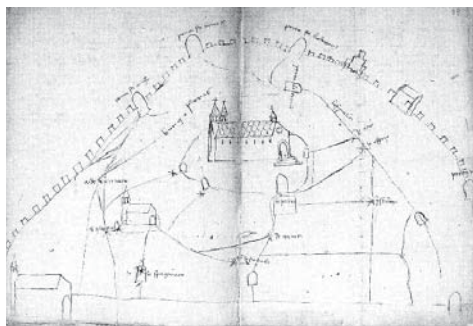


Image : Guillaume Bolomier,
Plan de la Ville de Genève, 1429-1430

Envisager, visionner, créer la vision d'un territoire urbain n'est pas une œuvre en un seul acte. C'est une œuvre ouverte, dont le début et la fin se perdent dans les confins de l'histoire d'une part et dans la prospective d'autre part. Dans le cas de Genève cette formulation pourrait sans doute nous interroger ; tant cet organisme urbain à la surface exiguë semble parfois atteindre les limites de sa croissance, la « fin de (sa) partie ». Et pourtant, à l'instar d'autres situations urbaines similaires (tels les Pays-Bas,

Singapour ou Manhattan), le territoire genevois résonne l'énergie créatrice du projet, retentit des visions politiques et sociales, concentre des intérêts dont la diversité inspire la dynamique. Le cadre législatif de l'urbanisation évolue et demande des nouvelles interprétations formelles, des nouvelles figures du vivre ensemble. Les échelles du projet commencent à se superposer pour créer des hybridations programmatiques prégnantes de nouveaux sens. Alors que le rideau de la scène s'ouvre lentement, la société civile s'active pour faire valoir des positions souvent contradictoires. La petite république platonicienne sort de sa léthargie lacustre et tutoie un futur métropolitain.

Autant de petites secousses qui préparent les réflexes citoyens, les postures professionnelles et les aspirations intellectuelles au débat sur le futur du territoire genevois : quelle stratégie, pour qui, combien, pour quand et comment ? Si ces questions peuvent accabler par leurs poids, ce n'est que par des conceptions globales inscrites dans le contexte d'une prise de conscience écologique à l'échelle planétaire que l'urbanisme du futur échappera à la logique de comptoir.

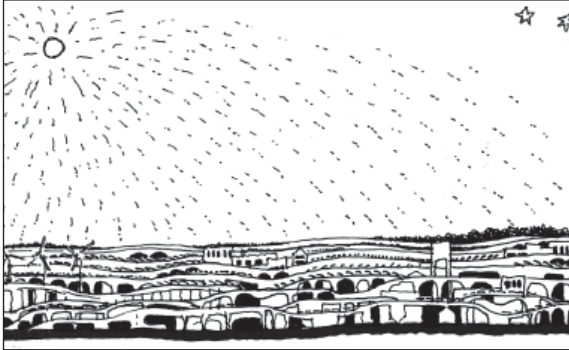
Le débat sur l'œuvre ouverte du territoire genevois ne pourra éviter la question qui brûle : fin de partie ou fin de la récréé ?

5 Les infrastructures solaires urbaines, un manifeste utopique

Mardi 23 mai 2016

Conférence de RAPHAËL MÉNARD

Architecte-ingénieur, enseignant EPFL, cogérant du bureau d'études Elioth (Egis Concept), Paris



*Soleil et infrastructures solaires urbaines
Dessin RM, 169 architecture*

Avant, en ville, l'énergie venait du sol. Avant, c'était avant le gaz à tous les étages, avant la fée électricité dans toutes les pièces. Jadis, les combustibles de nos logis arrivaient depuis la rue. Ils fournissaient nos âtres, nos poêles, nos fourneaux et parfois nos éclairages. C'étaient le bois, le charbon, le pétrole à lampe. Une fois consommée, la chaleur fatale s'évacuait vers le ciel; les toitures se devaient d'incorporer les

échappements permettant la salubre évacuation de ces combustions.

Aujourd'hui, nos canopées bâties conservent les traces de ces systèmes énergétiques. Paris et ses refends, ponctués par des conduits de cheminée en terre cuite. Le sol dictait la canopée urbaine. Le sol devait être accessible et idéalement plat pour faciliter transport, logistique et livraison de combustibles qui venaient de l'extérieur de la cité. Quels usages subsistent ? Les feux de bois deviennent suspects. À la limite, les conduits non comblés participent à la ventilation naturelle en été.

Dorénavant, la ville doit être résiliente pour assurer tout ou partie de ses besoins énergétiques. Produire ne serait-ce que le dixième des besoins, c'est sans doute la garantie de pouvoir assurer les fonctions vitales en cas de défaillance de la distribution d'énergie. Auto-production et micro-réseaux sont nos indispensables garde-fous. Du fait de sa densité humaine, des besoins individuels stables ou croissants mais aussi de la raréfaction des combustibles externes, la ville se doit de produire localement une fraction de son énergie. Ne nous fions pas à la baisse très provisoire du prix des hydrocarbures : le « contre-contre-choc » arrivera...

Dans le futur, seules les énergies de flux (le soleil et ses dérivés, et dans une moindre mesure la géothermie) pourront assurer un approvisionnement pérenne. La ville doit alors faire descendre l'énergie directement depuis ses toits. Alors dans ce cas, le ciel impose la forme. Le soleil se capte à plat ; les cheminées empêchent cette nouvelle relation. La ville doit retourner sa forme : sa canopée doit dorénavant être homogène, douce et régulière pour faire entrer efficacement l'énergie vers l'intérieur. Les ISU commencent comme cela.

6 Que reste-t-il de l'utopie corbuséenne ?

Jeudi 23 juin 2016

Table ronde animée par SYLVIE ANDREU

Journaliste et auteure, spécialiste des questions urbaines, du paysage et des territoires

avec :

BERNARD TSCHUMI

Architecte et théoricien de l'architecture.

Entre Paris et New-York, il dirige Bernard Tschumi Architects. Le Centre Pompidou lui consacre une exposition rétrospective 2014

NICOLA BRAGHIERI

Architecte, professeur EPFL, directeur de la section architecture ENAC/EPFL

RÉMI PAPILLAUT

Architecte-urbaniste, professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, administrateur de la Fondation Le Corbusier, membre fondateur de l'agence d'architecture AARP, Toulouse



Le Corbusier photographié par Pierre Jeanneret, présentant le plan de Chandigarh de 1952 surmonté du modulator ©FLC/ADAGP

Il est l'homme qui a accompagné et précédé les combats, les révolutions, les illusions et désillusions d'un siècle en ébullition artistique et sociétale qui a façonné le modernisme. Le Corbusier sera guidé toute sa vie par « l'esprit nouveau » de son époque. Il n'aura de cesse de combattre le conservatisme de ses pairs, dictant ce qu'il appelle : « les 3 rappels à Messieurs les Architectes : Volume-Surface-Plan », leur opposant en toutes occasions l'esprit d'innovation des ingénieurs. Dès 1922, il exprime son hostilité à l'habitat pavillonnaire, consommateur d'espace et d'énergie. Il pressent la fin d'une époque et le moment pour l'homme de « se libérer ».

Son monde est machiniste, poétique et visionnaire. Architecte provocateur, Le Corbusier devient vite urbaniste iconoclaste. L'avenir de la planète ne se joue-t-il pas dans ces villes ou plutôt ces villes-monde dont on redoute l'hypertrophie, l'insécurité, les ségrégations ? Le Corbusier l'avait compris en posant les bases d'un urbanisme qui ne fit pas toujours l'unanimité.

Pour autant le public s'empare aujourd'hui de questions de densité et d'étalement urbain, du mitage du paysage, de la nature dans la ville. Autant de thèmes qui renvoient aux recherches corbuséennes de « la ville verte » et de la densité urbaine.

Que faut-il retenir ou oublier de Le Corbusier, autodidacte aride et insatiable, humaniste et sectaire, adulé ou méprisé, qui ne se refusait aucune expression artistique, voulait le bonheur des hommes à tout prix et ne croyait qu'en son jugement ? Comment ne pas s'interroger sur cette notoriété qui lui vaut 50 ans après sa mort d'être encore et toujours celui qui divise ? Ses admirateurs et détracteurs ferraillent sur son œuvre qui attend toujours son classement au patrimoine de l'Humanité au titre de sa « contribution exceptionnelle au mouvement moderne ».