Carole Schmit

Metropolitan architecture revisited

De nouvelles identités architecturales pour les territoires de la métropole luxembourgeoise

L'Université du Luxembourg délivre en 2019 ses premiers diplômes de Master en Architecture. Ce programme d'études positionne la discipline architecturale au cœur des processus de métropolisation à l'européenne, sur fond de mondialisation économique et climatique. Les réflexions des étudiants, chercheurs et enseignants de la nouvelle « école luxembourgeoise d'architecture » ouvrent la voie à une approche contextuelle d'un paysage en mutation.

Au Luxembourg, comme dans les nombreuses régions métropolitaines que compte le territoire européen, de puissantes voitures de fonction quittent de bonne heure les villages suburbains pour rejoindre sur les axes autoroutiers la masse des véhicules partis plus tôt de localités moins privilégiées. Ici comme ailleurs, ces trajets quotidiens ont parfois pour destination les rues étroites de la vieille ville, mais ils débouchent bien plus souvent en périphérie, sur des avenues bordées d'imposantes architectures de facture récente. Des alignements de jeunes arbres y jalonnent les voiries encombrées de véhicules individuels, de camionnettes de livraison, de bus hybrides ou de tramways. Un stade de football, une salle de concert ou un autre équipement collectif servent de points de mire, à l'instar des œuvres d'art plantées au milieu des ronds-points.

Carole Schmit est architecte, professeure invitée au Master in Architecture et enseignante au sein de la Formation continue en Aménagement du Territoire de l'Université du Luxembourg. Co-fondatrice du bureau Polaris Architects à Rotterdam en 2000 puis à Bruxelles et Luxembourg, elle est l'auteure de nombreux projets d'architecture publics et privés. Depuis 2015, elle a rejoint l'Administration des bâtiments publics en tant qu'architecte chargée de projets au sein de la division des travaux neufs.

Plus loin, des gratte-ciels parfaitement rectangulaires voisinent avec d'épais immeubles de bureaux, occupés indifféremment par des institutions publiques et par des entreprises de service. Immenses et introvertis, les complexes administratifs et les centres commerciaux, arborant des bannières multinationales, sont parfois surmontés d'immeubles de grande hauteur, comme autant de forteresses accessibles aux seules personnes autorisées. Au bord de ces quartiers affairés, les barres d'appartements tapissées de balcons et couronnées de penthouses s'assemblent en autant de masses résidentielles homogènes, ceinturées de trottoirs où vélos et trottinettes motorisés disputent l'espace public aux piétons.

Edge Cities à l'européenne

Depuis plusieurs décennies, du nord au sud de l'Europe, des espaces récemment urbanisés, conçus pour attirer les grandes entreprises du secteur tertiaire, tentent de se distinguer en proposant un cocktail soigneusement dosé de bâtiments iconiques et de pragmatisme immobilier. Dans un contexte marqué par la désindustrialisation, la croissance économique et le marché de l'emploi sont portés par ces ensembles d'architectures concentrées, lisses et orthogonales planifiés par les urbanistes au gré des cycles économiques dans les zones peu peuplées qui séparent les villes existantes des anciennes campagnes. Le journaliste et chercheur Joel Garreau a observé et décrit à la fin des années 1980 cette « vie sur la nouvelle frontière » apparue d'abord aux Etats-Unis et bouleversant les anciennes dichotomies territoriales. La description que proposait Garreau de ces zones « sans histoire » semble avoir acquis de facto pour les décideurs de ce côté-ci de l'Atlantique une valeur normative. Chaque *Edge City*, résumait-il, comporte au moins 500.000 m² d'espaces tertiaires à louer et 60.000 m² de surfaces de commerce de détail. Elle dispose de plus de postes de travail que de chambres à coucher et elle est identifiée comme une destination unique à l'échelle régionale, alors que cette même localité n'avait strictement rien d'urbain trente années à peine auparavant[1]. Du point de vue des années 2020, ces « villes du bord » apparaissent comme des états-limites de la condition urbaine. Filles d'une économie mondialisée fondée sur les énergies fossiles, souvent gagnées sur des terres agricoles et des zones humides, elles sont branchées sur les grands axes automobiles et sur les infrastructures

© Anastasiia Ershova

Présentation : Anastasiia Ershova

aéroportuaires. Leur prolifération à partir du continent nord-américain a accompagné la montée en puissance des politiques « business friendly » : incarnations d'une ère optimiste où les concepts de dérèglement climatique et de résilience n'étaient pas encore à l'ordre du jour, les *Edge Cities* passeraient pour une fuite en avant productiviste, si elles n'étaient pas vendues par leurs promoteurs comme des espaces exemplaires et avant-gardistes.

Urbanisme et architecture en mode disruptif

La gouvernance urbanistique de ces zones spéciales se positionne en marge des réglementations et des procédures applicables au reste du territoire. Dans ces quartiers soi-disant sans précédents, les normes régissant l'urbanisation se veulent disruptives et sont élaborées top-down. La grande échelle de la plupart des objets construits reflète la concentration et le volontarisme des opérateurs, qu'il s'agisse de groupes financiers transnationaux, de partenariats publics-privés ou d'autorités politiques intervenant en tant qu'aménageurs fonciers par l'intermédiaire de sociétés publiques. Les impératifs d'efficience économique et d'adaptation rapide aux exigences des marchés (de capitaux, immobilier, du travail) justifient le regroupement des outils du développement urbain entre les mains d'une poignée d'experts dotés de capacités de décision et d'influence à la mesure d'enjeux financiers colossaux.

L'architecture, loin d'échapper à la tendance à l'internationalisation et à la raréfaction des acteurs de l'urbanisation au tournant du XXI[e] siècle, en est sans doute la manifestation la plus tangible et la plus spectaculaire. Réciproquement, c'est dans les *Edge Cities* que les défis auxquels l'architecture contemporaine est confrontée

Dans ces quartiers soi-disant sans précédents, les normes régissant l'urbanisation se veulent disruptives et sont élaborées top-down.

sont les plus flagrants. Le terme d'architecture ne désigne pas seulement le produit concret des investissements immobiliers publics ou privés, c'est-à-dire un point de vue à la fois technique et esthétique sur différentes typologies de produits immobiliers. Il est aussi question de pratiques professionnelles ainsi que de disciplines artistiques et universitaires, héritées de la Renaissance et de l'Age classique européens et qui sont actuellement soumises à de profondes transformations. Du point de vue de la profession, le rythme effréné, la rationalisation des programmes de construction et la concentration de capitaux qui caractérisent les *Edge Cities* semblent conduire, non seulement à l'homogénéisation du style des bâtiments, mais aussi à l'exclusion silencieuse d'une grande partie des concepteurs locaux[2]. La réorganisation du métier des architectes dans ces contextes s'opère au profit d'une sélection de signatures internationales et d'une liste non moins restreinte de bureaux présélectionnés par les autorités pour leur disposition à s'adapter aux méthodes de travail des précédentes. Dans ce contexte, la vision humaniste et académique d'une discipline sujette à la discussion publique, notamment par le biais de concours pluralistes et de polémiques doctrinales relayées par la presse et les milieux intellectuels, est en passe de se voir reléguée aux livres d'histoire de l'art. Par conséquent, le contrôle de la communication par les décideurs immobiliers, dans des territoires au poids électoral négligeable en raison de leur faible population résidente, pourrait conduire insensiblement à la monopolisation du discours sur l'aménagement urbain. Comment caractériser les dimensions concrètes, techniques, esthétiques, en un mot architecturales, des millions de mètres carrés d'immeubles construits dans les *Edge Cities*, et se placer dès lors potentiellement en position de les critiquer, sinon de les repenser ? Ces vastes quartiers dédiés principalement au secteur tertiaire et au commerce, et accessoirement à l'habitat des classes moyennes et supérieures, sont-ils les héritiers du post-modernisme mercantile des années 1970 et 1980 ? Ont-ils au contraire donné naissance à une esthétique originale ? A vrai dire, l'association entre *Edge City* et style architectural ne suffit pas à donner du sens à ces productions génériques et de fait trop souvent simplifiées. Il est probable que ce type d'urbanisation constitue une rupture dans l'histoire des formes urbaines, surtout du point de vue européen, et il est certain qu'elle s'impose aux regards avec un narcissisme teinté de marketing et une volonté de puissance, notamment par l'intermédiaire de l'architecture. Mais elle n'est cependant qu'une manifestation parmi d'autres d'une tendance majeure

que les géographes désignent du nom de métropolisation.

Un imaginaire de grandeur et de verticalité

Historiquement, le terme de métropole évoque avant tout l'image de la grande ville issue du mouvement de modernisation qui a permis aux capitales politiques et économiques des principaux états européens de croître rapidement à la fin du XIXe siècle et de s'imposer à la suite de la première révolution industrielle. La puissance politique et le centralisme de Londres, Paris ou Berlin, combinés à leur rayonnement culturel, fascinaient autant qu'ils révulsaient les observateurs de l'époque. Une perception essentiellement binaire accentuait le contraste entre ces rares « villes-mères » à la fois désirables, tentaculaires et dominatrices, et leurs provinces et autres colonies plus ou moins arriérées. Dans un bref essai critique, consacré aux grandes villes, le philosophe et sociologue berlinois Georg Simmel a décrit dès 1903 cette conception polarisée et la psychologie qui en découle. La *Großstadt*, écrivait-il « établit dès les fondements sensibles de la vie de l'âme (...) une profonde opposition avec la petite ville et la vie à la campagne, dont le modèle de vie sensible et spirituel a un rythme plus lent, plus habituel »[3]. L'imaginaire urbain moderne issu de la première mondialisation explique encore aujourd'hui la forte connotation verticale et hiérarchique que revêt le concept de métropole en Europe. Avec l'émergence des Etats-Unis, devenant peu à peu la première puissance mondiale, les regards se tourneront bientôt vers les grandes villes américaines. Dans l'entre-deux-guerres, *Metropolis* cristallisera de façon quasiment définitive sur les écrans de cinéma allemands puis mondiaux l'imagerie fascinante d'une ville d'expression futuriste. L'idée du film aurait été inspirée à son réalisateur Fritz Lang par la découverte des gratte-ciels new-yorkais en 1924 : « les bâtiments étaient comme une voile verticale, scintillante et très légère, une toile de fond luxueuse, suspendue dans le ciel sombre pour éblouir, distraire et hypnotiser »[4]. Le va-et-vient des images entre planification de la ville réelle et fiction littéraire ou cinématographique est un phénomène culturel fondamental pour qui veut comprendre l'esthétique des métropoles contemporaines. Ainsi, dans le courant des années 1970, Rem Koolhaas regardera lui aussi Manhattan, « scène terminale de la civilisation occidentale », comme un « laboratoire mythique pour l'invention et l'expérimentation d'un mode de vie révolutionnaire ». Dans un ouvrage devenu culte[5], l'architecte néerlandais inaugurait la posture intellectuelle sophistiquée et ambiguë qui allait le rendre célèbre et faire de lui le principal idéologue de l'architecture néolibérale

Il s'agit plus que jamais d'un processus concurrentiel et sélectif transformant certaines agglomérations en villes globales.

appelée à dominer la scène internationale pendant plusieurs décennies. C'est à la même époque qu'il lance, à Londres puis à Rotterdam, l'*Office for Metropolitan Architecture* (OMA). Cette agence mettra progressivement au point un langage architectural néo-moderniste à la fois efficace et iconique, dense et épuré, inspiré notamment du minimalisme *corporate* de Mies van der Rohe à Chicago et du populisme hédoniste inventé par Morris Lapidus pour les grands hôtels de Miami Beach. Dans le courant des années 80, OMA tentera d'appliquer ce programme esthétique aux capitales européennes, sans grand résultat tangible. Mais c'est finalement à Lille, capitale provinciale touchée de plein fouet par la désindustrialisation et engagée dans une stratégie de métropolisation volontariste, que Rem Koolhaas trouvera dans les années 90 la première occasion d'expérimenter concrètement l'hypothèse d'une architecture métropolitaine contemporaine. Il est sans doute dommage que le boom des marchés asiatiques ait rapidement détourné OMA de ses recherches au cœur du territoire européen, restées à bien des égards inachevées. Cependant, dans le sillage de cette agence influente et de son succès, l'appellation d'architecture métropolitaine sera progressivement récupérée par d'autres professionnels. En revanche, l'association entre « metropolitan architecture » et l'appellation de l'agence semble en avoir inhibé l'utilisation rigoureuse en tant que concept descriptif par les théoriciens et les historiens des trente dernières années. Il y aurait beaucoup à dire sur le rapport (et le décalage) entre la diffusion d'un tel discours architectural, et l'émergence d'un nouveau vocabulaire géographique fait de régions urbanisées, de villes discontinues et de processus de métropolisation correspondant à l'espace quotidien dans lequel vivent la majorité des citoyens européens aujourd'hui.

Print Board: Dragos Ghioca

© Dragos Ghioca

Des territoires polycentriques en quête d'architecture

Au moment même où Joel Garreau publiait *Edge City*, des auteurs européens comme Françoise Choay ou André Corboz[6] faisaient le constat des limitations du concept de « ville » pour décrire la dynamique des régions urbanisées, territoires à géométrie variable et espaces multipolaires où les habitants passent quotidiennement d'une commune à l'autre (logement, emploi, loisirs, commerces) et dans lesquels les questions de mobilité jouent un rôle fondamental. La problématique des *city-regions*, objet de nombreux échanges de vue entre les Etats-Unis et l'Europe, a confronté les urbanistes à une « bascule dans l'histoire territoriale », un « virage » subvertissant les territoires par la montée en puissance des réseaux et des flux immatériels, par la « mise en système » des territoires et par la remise en cause de formes de territorialité héritées du passé[7]. Certes, la métropolisation consiste aujourd'hui comme hier dans le renforcement des fonctions supérieures et dans la concentration des décisions économiques dans quelques pôles majeurs, ainsi que dans la capacité à attirer des entreprises multinationales et à développer des équipements collectifs de haute qualité. Il s'agit plus que jamais d'un processus concurrentiel et sélectif transformant certaines agglomérations en villes globales dans lesquelles les acteurs de la mondialisation sont connectés directement avec d'autres hubs qui n'ont plus aucun besoin d'être situés à proximité. Les géographes ont cependant montré depuis le début des années 2000 que l'approche essentiellement économique de la métropolisation, aussi dominante et évidente qu'elle apparaisse, ne permet pas de penser toutes ses conséquences en termes de citoyenneté et de durabilité. Cette approche doit être complétée pour prendre en compte les aspects les plus banals de ce processus, ceux qui concernent l'ensemble des habitants et leurs pratiques quotidiennes[8]. En effet, les espaces périphériques et suburbains entourant et séparant les pôles les plus avancés de la métropole, survolés et traversés par les communications et les flux mondialisés, ne sont pas forcément inclus dans la dynamique territoriale, et la métropolisation est souvent synonyme d'accroissement de la dualisation sociale. La polarisation de l'espace entraîne la concentration de la pauvreté dans certains îlots, ainsi que l'émergence de disparités accrues entre les localités qui composent le territoire métropolitain[9]. Au-delà des *Edge Cities* concentrant les investissements immobiliers sur des terrains prêts à aménager et monopolisant les regards à coups d'architectures iconiques, les archipels métropolitains se composent d'une variété de situations contrastées. Les centres historiques, congestionnés et peu accessibles, sont en concurrence directe avec leurs propres périphéries : alors que les classes moyennes et supérieures les ont quittés depuis bien longtemps pour habiter les communes suburbaines, ils tentent à présent avec un certain succès de séduire à nouveau des individus plus jeunes, ou plus âgés, mobiles et créatifs ou retraités, à la recherche d'une vie urbaine à la hauteur de leurs revenus. Quant aux anciens faubourgs populaires, ils sont en voie de gentrification, repoussant vers des banlieues de plus en plus lointaines les travailleurs paupérisés et les populations défavorisées... Du coup, la suburbia elle-même, jadis Eldorado des familles en quête d'espace et de verdure, est en voie de fragmentation et de différenciation au gré de l'opportunisme de nombreuses politiques municipales autonomes. Non loin de là, les enfants des ouvriers qu'on avait éloignés des usines désaffectées pourraient revenir habiter, si le cœur leur en disait, des anciennes friches industrielles transformées en cités résidentielles à haute densité. A l'évidence, ce tableau devrait être composé autant de grands gestes, parfois héroïques mais péchant souvent par précipitation et schématisme, que d'une multitude d'interventions locales juxtaposées, celles-ci n'étant pas moins métropolitaines que les premières. Pour compléter l'image de la métropolisation en cours, il reste à évoquer les territoires situés en dehors des périmètres d'urbanisation : espaces agricoles et forestiers, zones humides et habitats d'espèces protégées. Tels sont les terrains en interaction permanente sur lesquels l'architecture métropolitaine contemporaine est appelée à intervenir.

Le va-et-vient des images entre planification de la ville réelle et fiction littéraire ou cinématographique est un phénomène culturel fondamental pour qui veut comprendre l'esthétique des métropoles contemporaines.

© Minos Leners

Minos Leners : Robert Schuman – a citizen's reacquisition

Une première génération d'architectes diplômés au Luxembourg

Professeurs, chercheurs et étudiants de l'uni.lu, nous préconisons de développer dans ces lieux en devenir une démarche réaliste et contextuelle prêtant une attention renouvelée aux situations locales et aux qualités des espaces et des immeubles existants. La conception des espaces publics, de leur usage partagé et de leur caractère inclusif et accessible, est au cœur d'une telle architecture qui doit réapprendre à vivre au niveau du sol. Le

respect et le « recyclage » de substances urbaines existantes (bâtiments, quartiers, friches, histoires et pratiques) ne doit pas inhiber la recherche systématique de nouvelles typologies mixtes et densifiées. Il n'en reste pas moins impératif d'approfondir les connaissances sur la genèse de ces territoires, y compris de leur milieu naturel, modifié par la main de l'homme au fil du temps, et d'en étudier les qualités souvent perdues en partie au gré des transformations liées à la construction d'infrastructures. Une approche sensible aux topographies, aux orientations et aux principes de la composition propre à la ville européenne, sera toujours à l'échelle de l'homme tout en déclarant le potentiel de sites souvent laissés pour compte.

© Sophie Glaesener

Laangegronn : Sophie Glaesener

Les ateliers de projet du Master en Architecture de l'Université du Luxembourg ont été conçus dans le cadre du programme d'études comme un lieu de réflexion et d'expérimentation à l'échelle d'un territoire métropolitain largement ouvert aux influences internationales mais néanmoins unique en son genre. Cette formation exigeante répond au besoin, identifié de longue date par les professionnels, d'une expertise spécifique et locale dans le domaine de l'architecture, alors que le territoire grand-ducal fait face depuis plusieurs décennies aux conséquences spatiales et matérielles d'une croissance économique soutenue. Il s'agit assurément d'un projet académique de longue haleine, qui nécessite, pour cette raison même, d'être solidement fondé sur une vision partagée des besoins du Luxembourg dans ce domaine. En effet le territoire du Luxembourg se prête particulièrement bien au sujet de la métropolisation, alors que son échelle réduite présente des caractéristiques propices à la recherche, à l'image d'une boîte de Pétri. Longtemps les architectes luxembourgeois n'ont eu d'autre choix que de partir étudier à l'étranger, ce qui a permis de multiplier les points de vue provenant de situations urbaines très différentes de celle du Grand-Duché. De même, les décideurs politiques et économiques ont abondamment étudié les solutions développées dans d'autres régions métropolitaines et font régulièrement appel aux meilleurs auteurs de projet en provenance des principales villes du monde. Désormais il est possible aux étudiants luxembourgeois de terminer leurs études d'architecture au pays et aux étudiants étrangers de contribuer directement à la réflexion collective sur les mutations de ce territoire compact et complexe. C'est dans cet esprit que les étudiants de la première promotion de Master 2017-2019 ont été invités à réfléchir, dans le cadre de leur travail de fin d'études, à quelques sites qui posent de nombreuses questions. Les sujets étudiés concernent par exemple le *Redrocktrail* promu par l'Office Régional du Tourisme Sud qui souhaite mettre l'accent sur les atouts des Terres Rouges. D'autres s'interrogent sur le futur aménagement de certains équipements urbains dont la valeur foncière et patrimoniale crée des tensions importantes entre les différents acteurs quant aux choix stratégiques, disputés souvent de façon dogmatique pendant de longues périodes. Or quelques regards nuancés, sensibles notamment aux qualités spatiales déjà présentes ainsi qu'à l'identification des publics, semblent permettre de poser les bonnes questions. Et voici la bonne nouvelle : l'architecture n'intervient pas forcément de façon invasive, à grand coût, mais en acceptant certains défauts tout en transcendant les espaces de façon vertueuse. Ainsi l'approche contextuelle analyse d'abord ce qui existe pour définir ensuite les couches manquantes ainsi que les dimensions adaptées dans le but de valoriser ce qui peut l'être et de renouveler ce qui est nécessaire. ◆

La conception des espaces publics, de leur usage partagé et de leur caractère inclusif et accessible, est au cœur d'une telle architecture qui doit réapprendre à vivre au niveau du sol.

1 Joel Garreau, Edge City: Life on the New Frontier, New York, Anchor Books, 1992.

2 Hossein Sadri (Ed.), Neo-liberalism and the Architecture of the Post Professional Era, Cham, Springer, 2018.

3 Georg Simmel, « Die Großstädte und das Geistleben », Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung. Jahrbuch der Gehe-Stiftung zu Dresden, Dresden, 1903, p. 185-206, p. 186.

4 Michael Minden/Holger Bachmann (Ed.), Fritz Lang's Metropolis: Cinematic Visions of Technology and Fear, Rochester/NY, Camden House, 2002, p. 4.

5 Rem Koolhaas, Delirious New York, Oxford, Oxford University Press, 1978.

6 André Corboz, « L'Urbanisme du XXe siècle : Esquisse d'un profil », Faces 24 (1992), p. 53f..

7 Martin Vanier, « La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ? », Métropolitiques, 22 avril 2013, https://www.metropolitiques.eu/La-metropolisation-ou-la-fin-annoncee-des-territoires-500-500-500-500-500-500-500.html (dernière vérification: 26 juin 2019).

8 Stéphane Leroy, « Sémantiques de la métropolisation », L'Espace géographique 29 (2000), 1, p. 78-86.

9 Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », Quaderni, 73, automne 2010, p. 25-33.