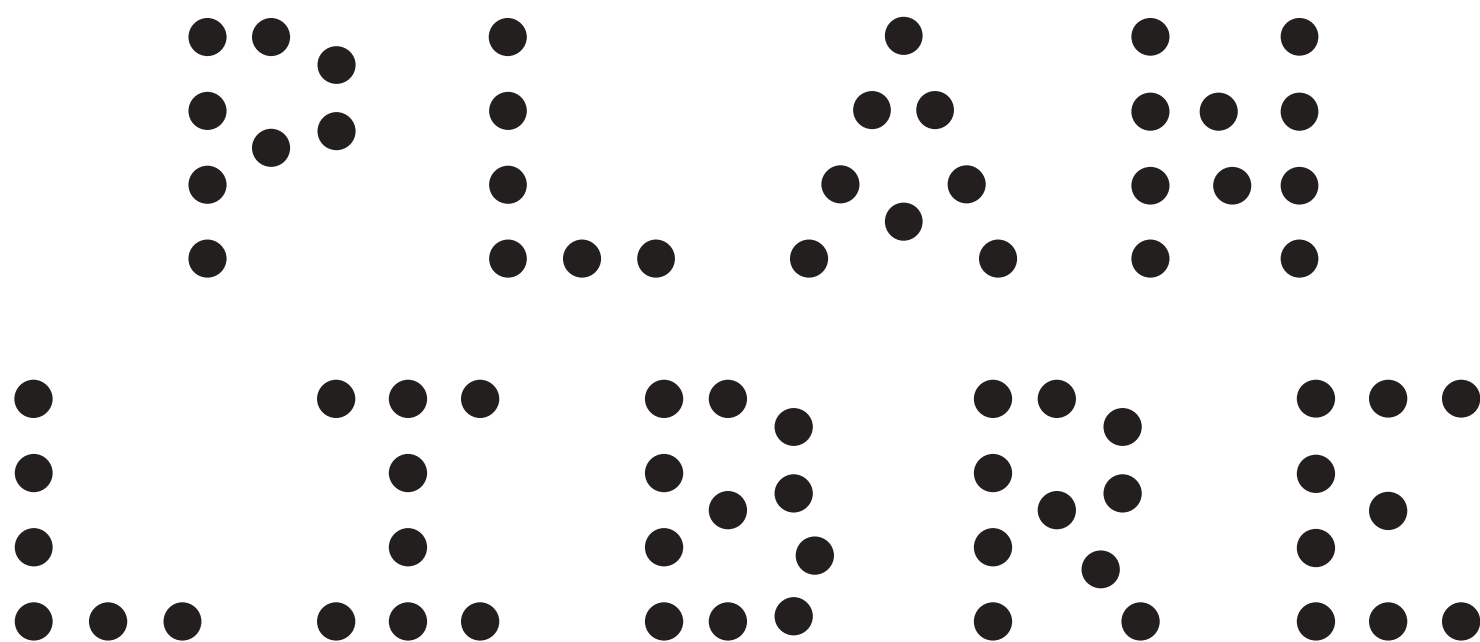




178

Voitures

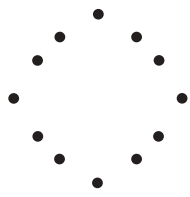


*Journal de la Maison de l'Architecture
Occitanie-Pyrénées*

Novembre 2020
2,50€



Série Romance, Rolls-Royce devant feuillage, Frédéric Chancu - 2020



Maison de l'Architecture
Occitanie-Pyrénées

1, rue Renée Aspe
31000 Toulouse
05 61 53 19 89
contact@maop.fr

Entrée libre
du lundi au vendredi
de 10h à 12h
et de 14h à 18h

Abonnement :
www.planlibre.eu

Plus d'informations
sur les actions de la
Maison de l'Architecture
Occitanie-Pyrénées
www.maop.fr

Plan Libre
Journal de la Maison de l'Architecture
Occitanie-Pyrénées
Dépôt légal à parution
N°ISSN 1638 4776

Direction de la publication
Joanne Pouzenc
Rédacteur en chef de Plan Libre
Sébastien Martinez-Barat
Rédacteur en chef invité PL178
Benjamin Lafore
Comité de rédaction
Barthélémy Dumons, Guy Hébert, Jocelyn Lermé,
Philippe Moreau, Anissa Mérot,
Colombine Noëbès-Tourrés, Gérard Ringon
Coordination
Colombine Noëbès-Tourrés, Joanne Pouzenc
Direction Artistique
Pierre Vanni
Mise en page
Documents
Impression
Rotogaronne

Pour participer à la rédaction de Plan Libre,
contactez le bureau de rédaction à la Maison de
l'Architecture Occitanie-Pyrénées. La rédaction
n'est pas responsable des documents
qui lui sont spontanément remis.

Plan Libre est édité tous les mois
à l'initiative de la Maison de l'Architecture
Occitanie-Pyrénées avec le soutien du Ministère
de la Culture / DRAC Occitanie, de la Région
Occitanie Pyrénées-Méditerranée, du Conseil
Départemental de la Haute-Garonne, de Toulouse
Métropole, du Conseil Régional de l'Ordre
des Architectes et de son Club de partenaires.



toulouse
métropole

ÉDITORIAL

À propos des autos — L'allégorie *Spirit of Ecstasy* triomphe sur un fronton sans échelle. Il oscille entre un temple antique ou la calandre d'une Rolls Royce selon qu'il prenne place au milieu d'un feuillage ou au centre d'un paysage quelconque sur le célèbre photomontage de Hans Hollein⁽¹⁾. Cet illustre fronton incarne les relations tantôt denses, tantôt diffuses entre culture automobile et architecturale qui ont produit des rencontres notables. Légions sont les architectes à s'être lancés dans la conception d'un véhicule, traduisant des situations urbaines ou des loufoqueries formelles et inaugurant parfois une production industrielle. Notons les flamboyantes berlines de Georges-Henri Pingusson (1930), la fusée de Frank Lloyd Wright roulant dans les allées de *Broadacre City* (1958), la dodue *Urbaina* d'André Bloc et Claude Parent (1969), la sur-structurée VSS de Renzo Piano et Peter Rice (1980) à l'origine de la *Fiat Typo*, la transparente Fiat de Jean Nouvel (2004), l'autonome Nissan de Norman Foster (2016). Bien que rare, l'enthousiasme pour cette typologie perdure.

Dans le chapitre «Des yeux qui ne voient pas les autos»⁽²⁾, LeCorbusier juxtapose le Parthénon au profil équilibré d'une *Delage* GS. Plus que le paquebot, l'automobile revêt un idéal industriel qu'il souhaite appliquer au logement: «il reste à confronter nos maisons et nos palais avec les autos (...) dans la quête perpétuelle d'un standard». Au-delà de tout fonctionnalisme, pour l'exposition inaugurale du MOMA rénové, Philip Johnson, flanquera le jardin du musée d'une collection de 8 véhicules choisis pour leurs qualités formelles immédiates. Le directeur du département Architecture les considère comme des «sculptures roulantes»⁽³⁾, des manifestes esthétiques auquel l'architecte se doit d'être attentif. Pour la génération suivante, elles deviennent un outil d'observation des environnements qu'elles ont elles-mêmes généré. Derrière le pare-brise, «l'œil fixé sur le rétroviseur», le critique Reyner Banham visite l'*Autopia*, ce Los Angeles sans limite⁽⁴⁾. À Las Vegas, Venturi-Scott Brown étudient les effets du vernaculaire commercial en tant que flâneurs mais en automobile.

Ce numéro réunit quatre discours complémentaires sur les autos, à l'échelle de l'objet, de la ville, de l'architecture et de l'industrie. Alain Bublex propose une histoire illustrée des habitacles à travers les techniques, les formes et les usages. La cellule de recherche de Dominique Perrault fait l'hypothèse de leurs disparitions imminentes et propose une stratégie pour redéployer les parkings souterrains. L'agence Muoto présente le concours d'un palais joyeux où cohabitent individus et nouveaux types de véhicules. Et Alexandre Mezra dénonce l'incapacité actuelle des industriels à renouveler les imaginaires et l'automobilité. ●

Benjamin Lafore, rédacteur en chef invité

(1) Frédéric Chanclu, *Rolls-Royce devant feuillage*, Série *Romance*, 2020 (couverture) / Hans Hollein, *Rolls Royce Grill auf Schloss Schrattenberg*, 1966. (2) Le Corbusier, *Vers une architecture*, Editions Crès et Cie, 1923. (3) Philip Johnson (curator), *8 automobiles : an exhibition concerned with the esthetics of motorcar design*, at the Museum of Modern Art, New York, 1951. (4) Reyner Banham, *Los Angeles : The Architecture of Four Ecologies*, Harper and Row, 1971

178 p.2

VISION

Novembre 2020



Place du Capitole, Toulouse, 1960 ©Archives Municipales de Toulouse

Alain Bublex

30 automobiles

Artiste

*Diplômé de l'École supérieure de design industriel à Paris après un bref passage par les Beaux-Arts, Alain Bublex entre à la Régie Renault comme designer, qu'il quitte pour se consacrer à sa pratique.
Extrait de «À l'abri du vent et de la pluie», cette brève histoire de l'automobile a été présentée lors de l'exposition «Autophoto» à la Fondation Cartier en 2017.*

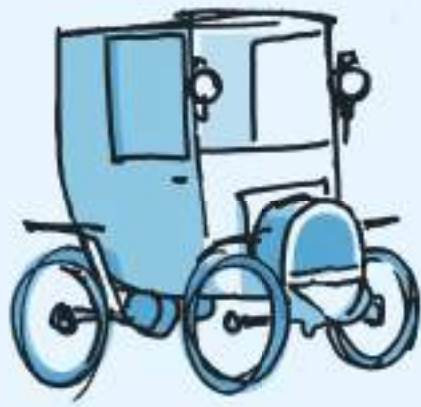
178 p.3

PORTFOLIO

Novembre 2020



NSU RO80 – 1967 / NSU espérait rééditer la surprise de la DS, reste que la plupart des berlines statutaires ressemblent encore à la RO80.



(1)



(2)



(3)

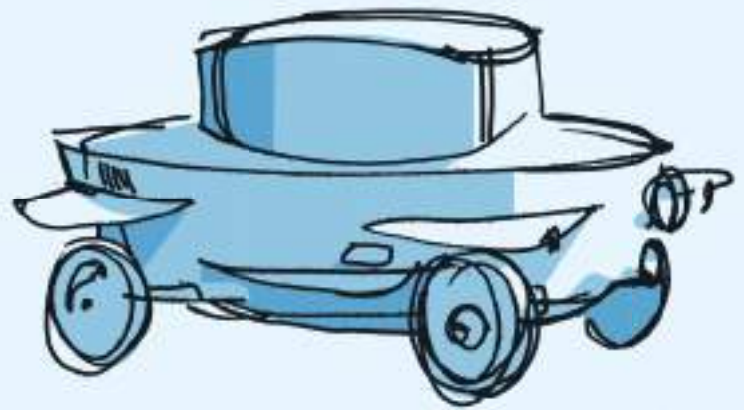
(1) RENAULT TYPE B — 1900
À l'abri du vent et de la pluie, la première route vue à travers le premier pare brise.

(2) MERCEDES 35CV — 1900
Celle à laquelle toutes les autres ressembleront.

(3) BAKER ELECTRIC TORPEDO — 1902
La question de l'aérodynamique résolue, trois ans seulement après la jamais contente.



(4)



(5)

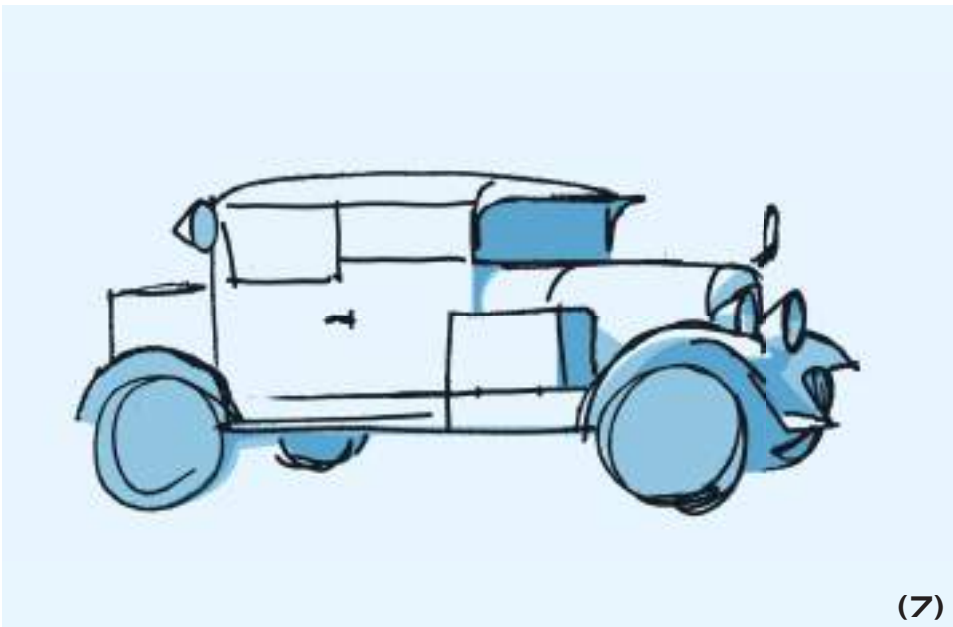


(6)

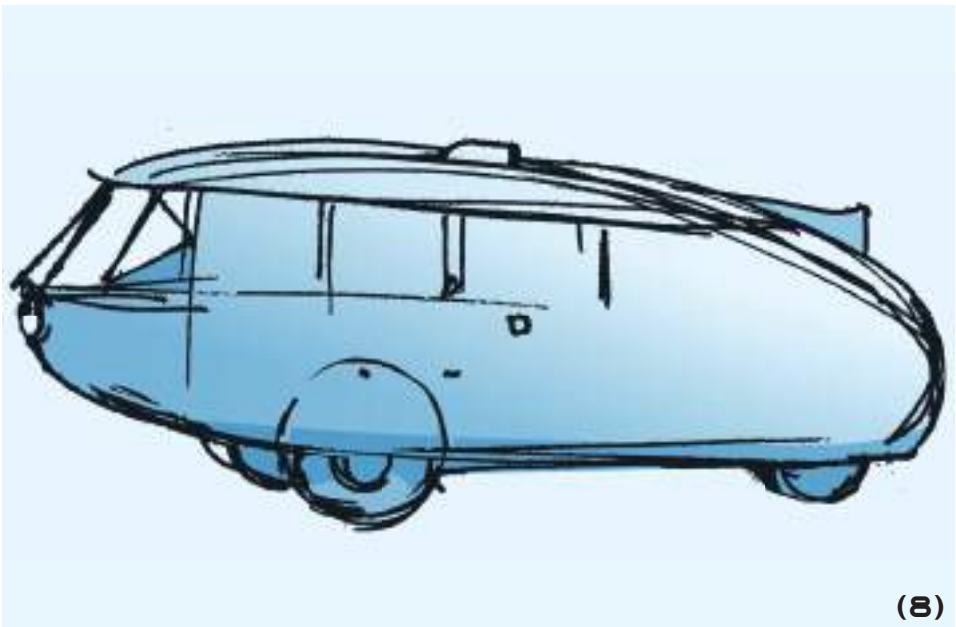
(4) RAUCH & LANG ELECTRIC BROUGHAM — 1912
Un salon mobile dédié à la conversation, soit une véritable extension de l'intérieur bourgeois.

(5) RUMPLER TROPFENWAGEN — 1921
Malgré sa forme verticale, la Tropfenwagen offre des performances aérodynamiques encore rares aujourd'hui.

(6) LEY T6 JARAY — 1923
Une forme érodée à la manière d'un galet sur une plage, présentée comme un principe adaptable à tous châssis.



(7)

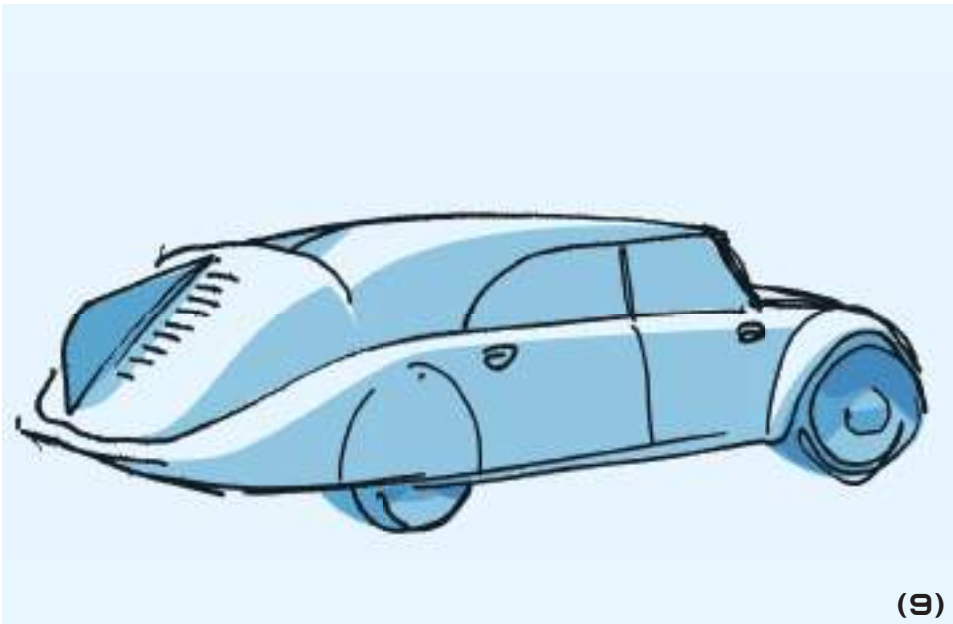


(8)

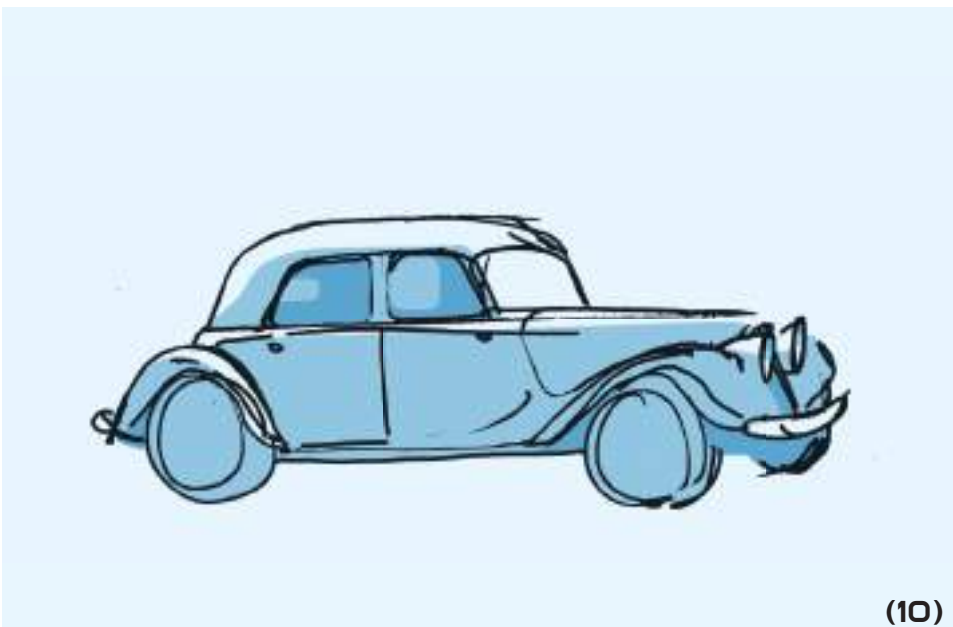
(7) AUTOMOBILE AVIONS VOISIN - LUMINEUSE — 1930
Une foule de principes originaux cachés derrière des lignes d'apparence classique dessinées avec une règle et un compas.

(8) DYMAXION CAR — 1933
Différente en tout et très délicate à piloter. Facile à stationner, elle devient difficile à maintenir par gros temps.

(9) TATRA 77 — 1934
Longue, basse, rapide et luxueuse, elle constituerait une leçon de compacité et d'efficacité encore aujourd'hui.



(9)



(10)

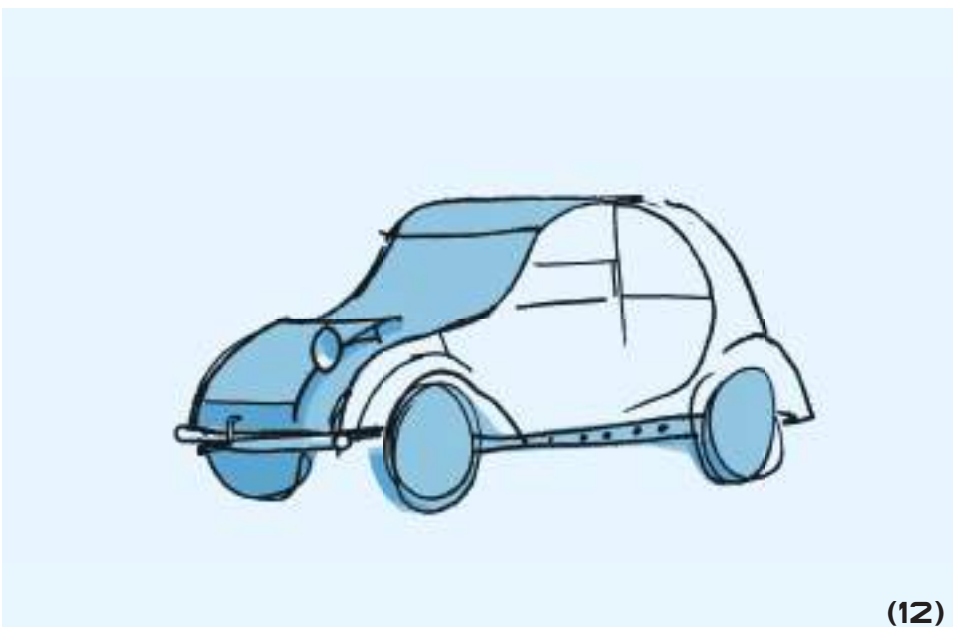


(11)

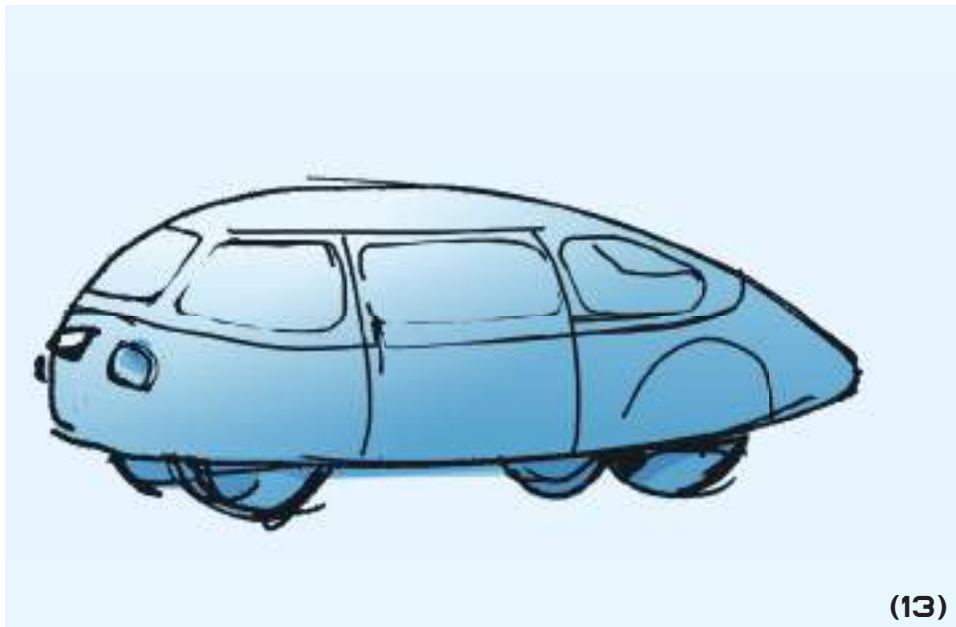
(10) CITROËN 7A — 1934
Dotée d'une tenue de route surclassant toutes ses concurrentes, elle n'est pas puissante mais rapide.

(11) KDF-WAGEN — 1938
Ferdinand Porsche a repris l'étude du prototype V570 de Tatra pour le porter en grande série. Record battu avec plus de vingt millions d'exemplaires produits.

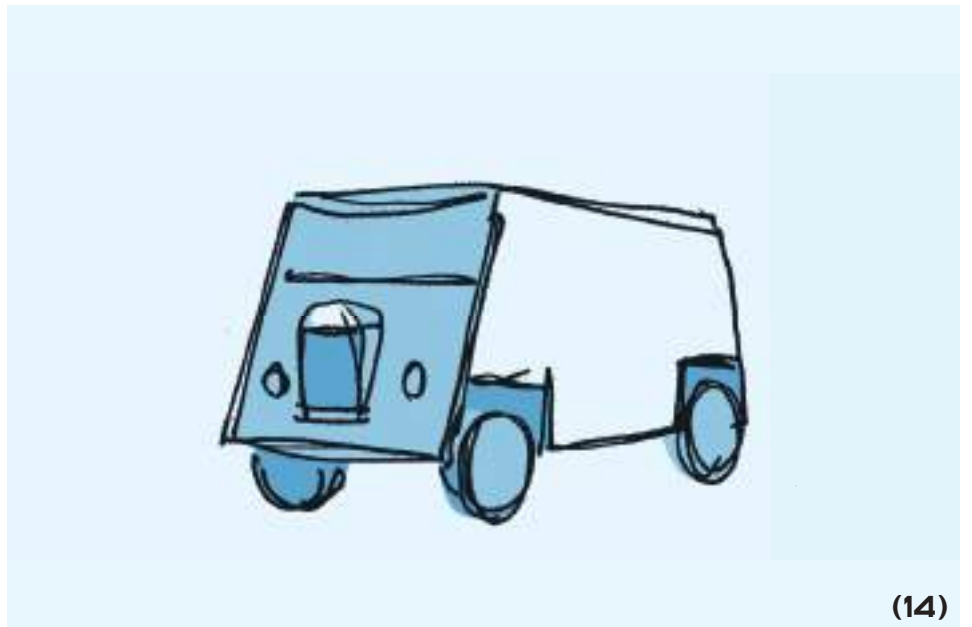
(12) CITROËN TPV — 1939
La très petite voiture n'est pas l'ébauche maladroite de la 2CV, et c'est parce qu'elle ne cède rien à la beauté qu'elle reste une réussite esthétique et technique.



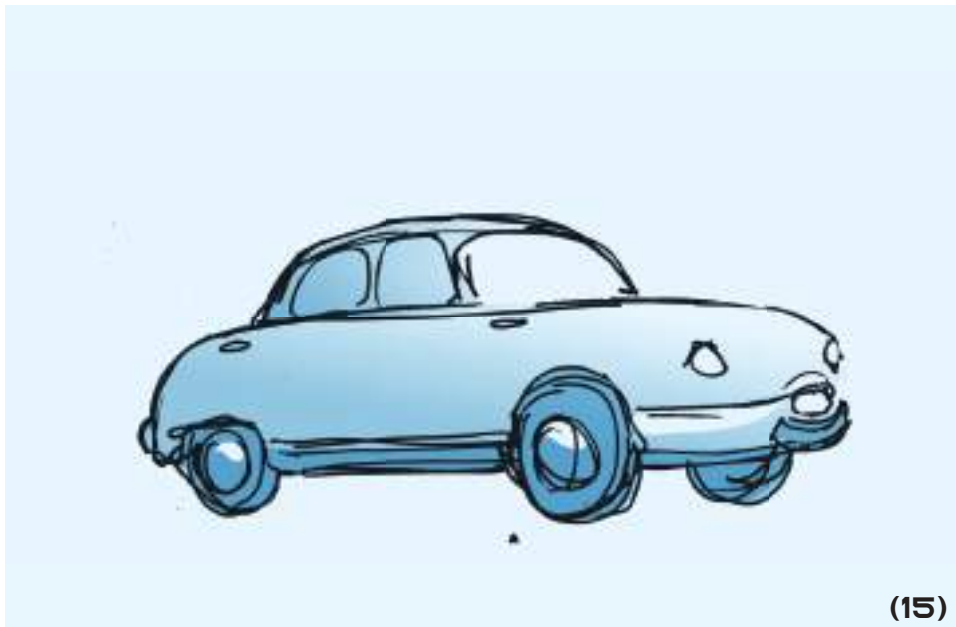
(12)



(13)



(14)

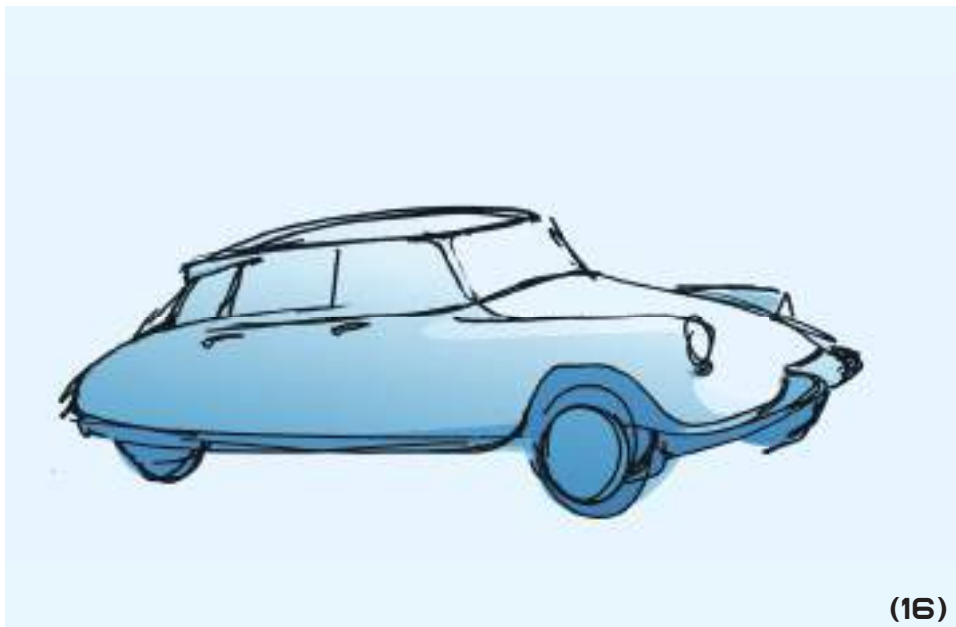


(15)

(13) AVA SCHLÖRWAGEN — 1939
Il faut la comparer avec la LEY T6 construite seize années auparavant pour mesurer la rapidité de l'évolution de l'automobile dans les années trente.

(14) VOITURE MEUNIER-BÉRAUD — 1946
Conçue et construite en mobilisant le moins de moyens possibles, une voiture vernaculaire qui préfigure la création des monospaces.

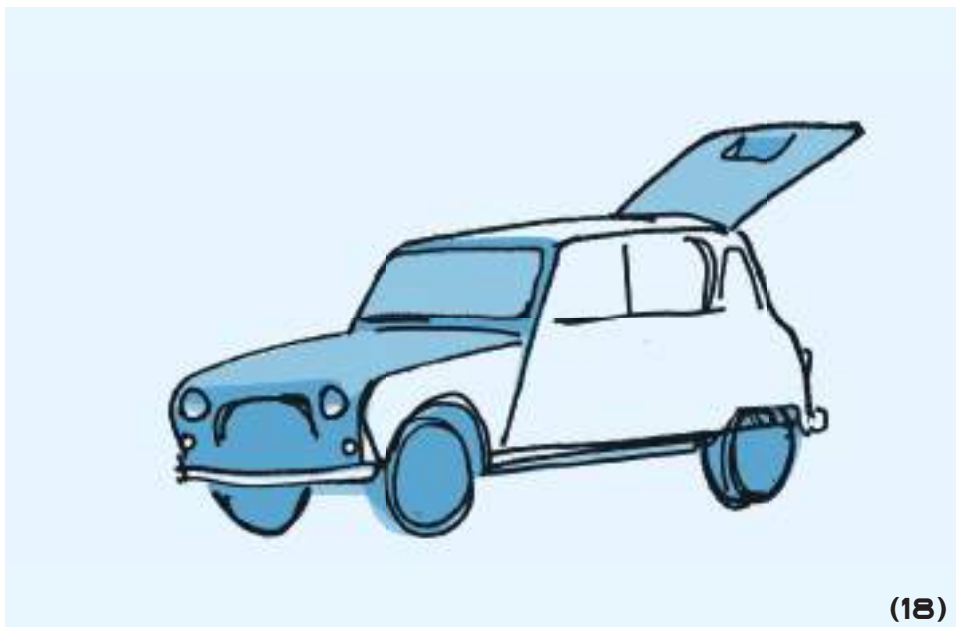
(15) PANHARD ET LEVASSOR - DYNA Z — 1954
Un rêve d'ingénieur, tout a été calculé au plus juste à l'exception du prix de revient.



(16)



(17)

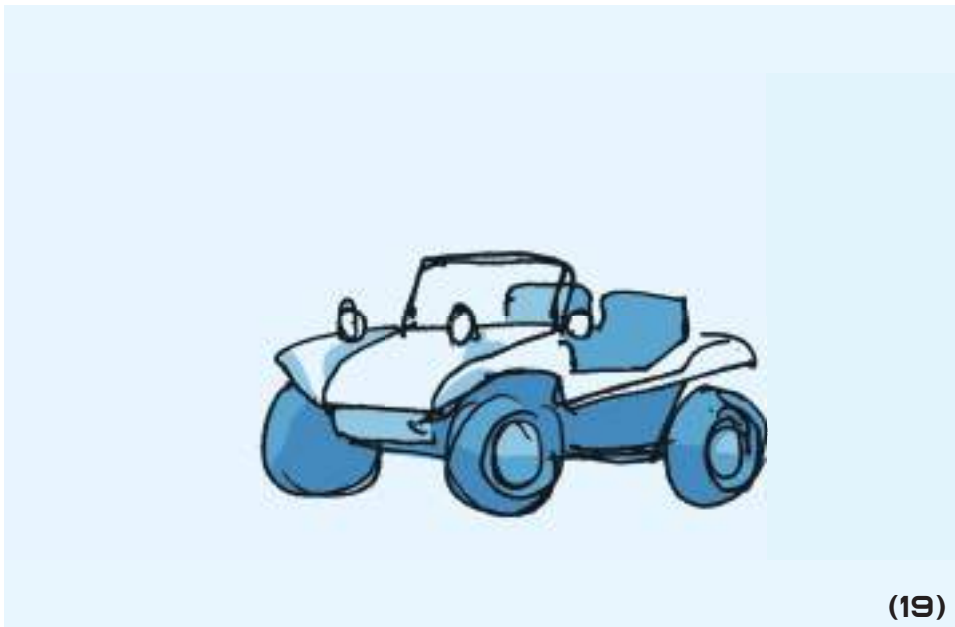


(18)

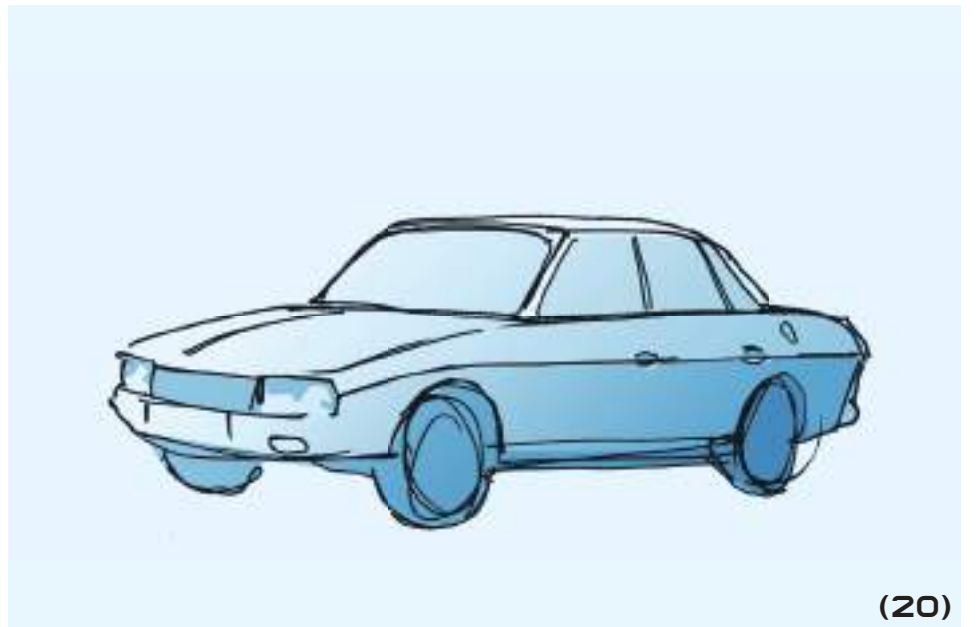
(16) CITROËN DS19 — 1955
On la pressent rationnelle alors qu'on la ressent organique, presque animale, pour Roland Barthes, la DS fait entrer l'automobile dans l'ère moderne de l'électroménager.

(17) AUSTIN MINI — 1959
Vraie quatre places extraordinairement compacte et première voiture économique acceptée par les classes supérieures, elle initie le marché de la seconde voiture.

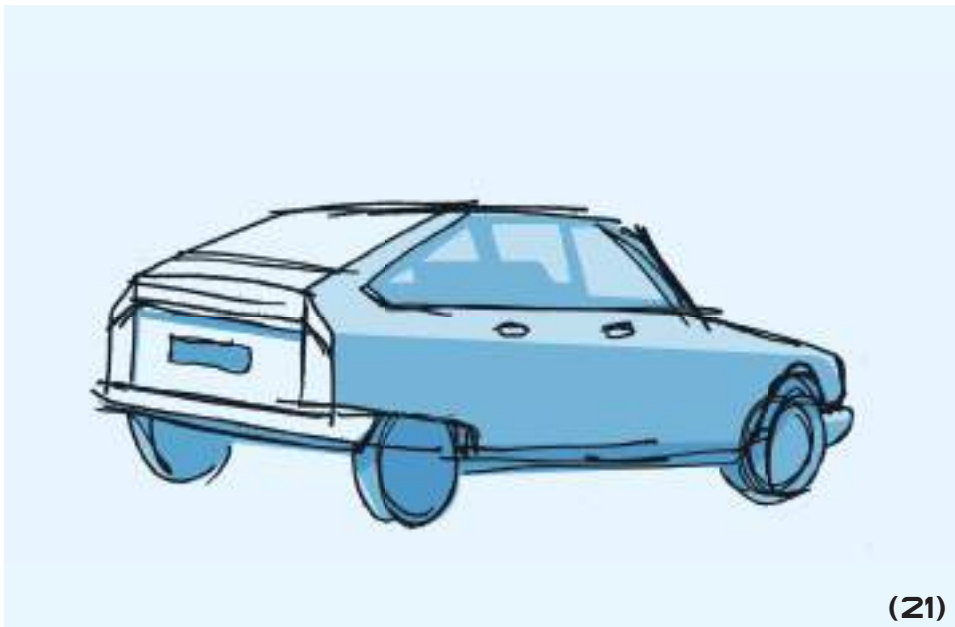
(18) RENAULT 4L — 1961
Un intérieur modulable et un hayon de série, à la fois berline et utilitaire à utiliser diversement et à toutes fins.



(19)



(20)



(21)

(19) MEYERS MANX — 1965

1965, quand on pouvait recycler une mécanique ancienne pour construire une voiture en kit dans son garage et foncer à la plage.

(20) NSU RO80 — 1967

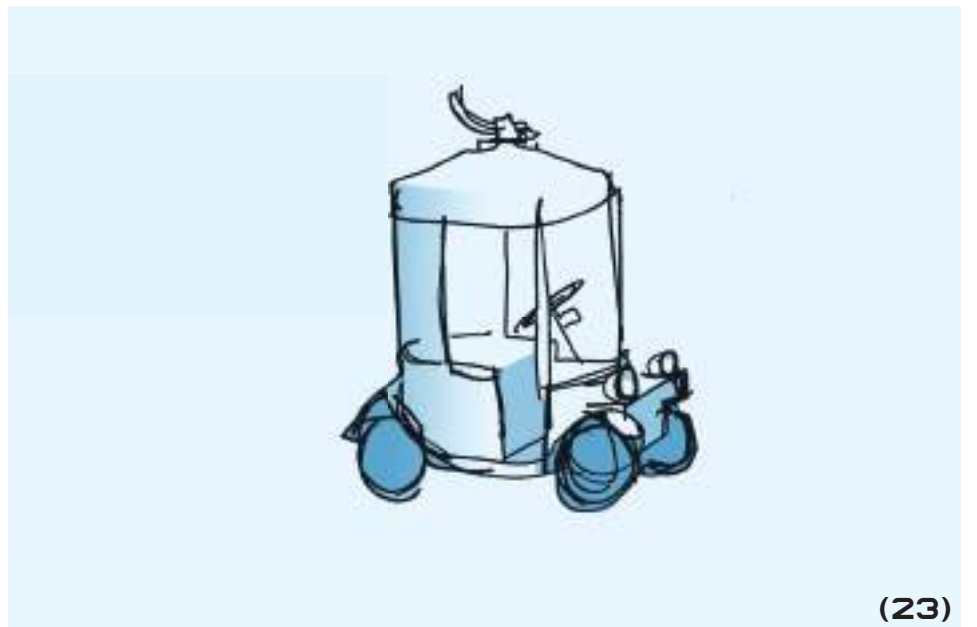
NSU espérait rééditer la surprise de la DS, reste que la plupart des berlines statutaires ressemblent encore à la RO80.

(21) CITROËN GS — 1970

La dernière voiture moderne, elle n'explore pas de voie nouvelle mais marque l'aboutissement de l'évolution des berlines familiales classiques. Toutes celles qui ne ressembleront pas à la NSU RO80 ressembleront à la GS.



(22)



(23)

(22) MARIO BELLINI KAR-A-SUTRA — 1972

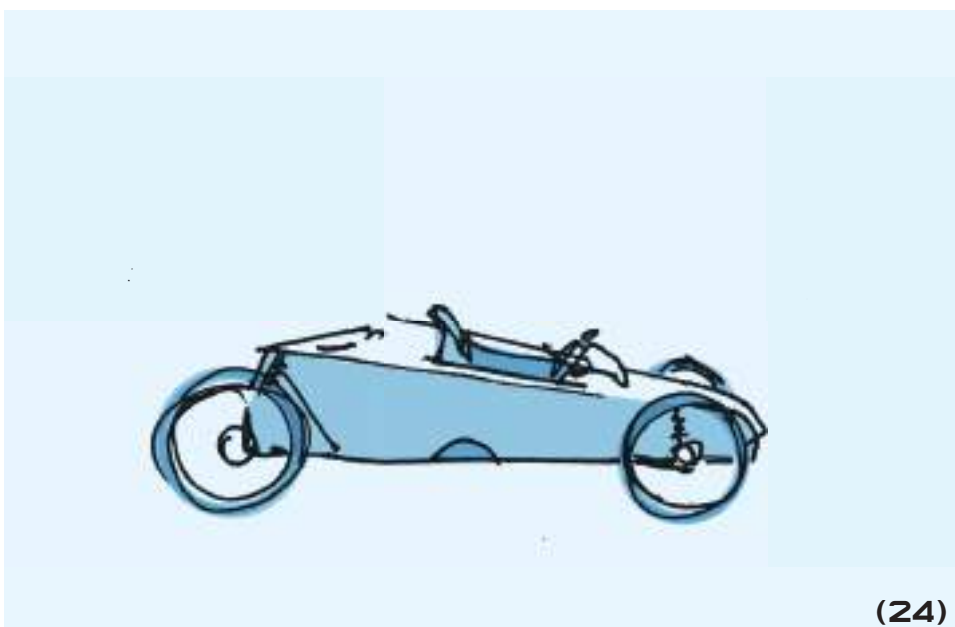
Le kar-a-sutra donne forme a de nouvelles attitudes avec une conviction : l'évolution de l'automobile passera par la réévaluation de son rapport au monde.

(23) WITKAR — 1972

Voiture électrique en auto-partage créée en coopérative à Amsterdam. Elle n'a jamais dépassé le stade de l'expérimentation faute d'un soutien de la municipalité.

(24) CHRIS BURDEN B-CAR — 1975

Assemblée au cours d'une performance de quatre jours à la de Appel gallery: l'automobile n'est pas une belle chose, c'est un objet construit avec intelligence.



(24)



(25)



(26)

(25) NISSAN BE-1 – 1985

Elle n'est simplement pas moderne. Présentée sous la forme d'un prototype à Tokyo, son succès a été immédiat.

(26) MATRA-RENAULT ESPACE – 1984

L'héritière du kar-a-sutra, ou ce qu'il reste des années 1970 dans les années 1980.

(27) GENERAL MOTORS EV1 – 1996

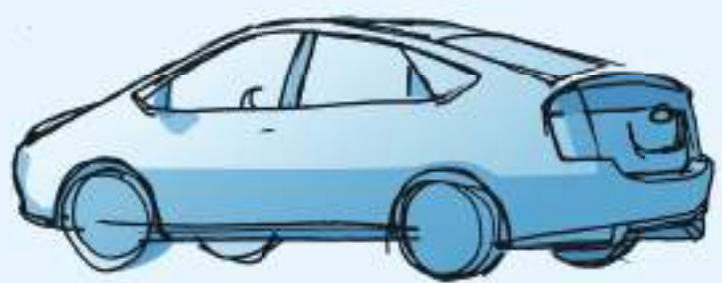
Voiture électrique commercialisée exclusivement en contrat de location. En 2001, General Motors reprend tous les exemplaires pour les détruire.



(27)



(28)



(29)

(28) SMART FORTWO – 1997

La swatchmobile devait être une petite citadine électrique vendue en self-service.

(29) TOYOTA PRIUS II – 2003

Le succès mondial de la première motorisation hybride, elle arrive en californie au moment où General Motors abandonne la voiture électrique EV1 et lance le SUV Hummer.

(30) GOOGLE CAR – 2015

Connectée et autoguidée la Google Car ne verra pas le jour telle quelle, mais une partie des technologies qu'elle utilise seront prochainement intégrées dans de nombreux modèles.



(30)

JUSQU'AU 15/12/2020
**MÉTAMORPHOSER
L'ACTE DE
CONSTRUIRE
ACTE 1**

*L'Association Frugalité
Heureuse et Créative*

Le Manifeste pour une Frugalité heureuse et créative poursuit ses conférences en ligne autour de l'architecture et l'aménagement des territoires urbains et ruraux. Chaque mardi rendez-vous pour le cycle de visio-conférences «Métamorphoser l'acte de construire» Acte 1, accessible et libre d'accès. Programme complet en ligne. Tous les mardis de 19h à 21h en ligne sur zoom, retransmis sur facebook et youtube. Inscription sur zoom: https://zoom.us/join/join?register=1716008086557/WN_fyLTOlgDQEq04JWde2tUFw

LES MERCREDI 14H/16H
**PIERRE, PAPIER,
CISEAUX**
MAOP

Les ateliers Pierre, Papier, Ciseaux sont reportés à une date ultérieure, dès que la pratique d'activités extra-scolaires sera de nouveau autorisée. La MAOP espère retrouver les petits archis au plus vite. Restez aux aguets!

EN LIGNE ⑥
**MANIFESTE
POUR UNE
AGRICULTURE
DE L'AMOUR**

*La cuisine centre d'art
et de design et Le Nouveau
Ministère de l'Agriculture*

Projeté à l'occasion des JNA 2020 à La cuisine, découvrez en ligne le film *Manifeste pour une agriculture de l'amour*. Sur une demande du Nouveau Ministère de l'Agriculture, Hervé Coves, ingénieur agronome mycologue franciscain, crée un programme agricole inédit sur 1000 ans, liant la culture de la pluie à la régénération des sols, les arbres millénaires sacrés à l'école des cabanes sauvages, les aurores boréales aux oiseaux migrants, les poissons à la circulation du phosphore, la marche à l'adaptation climatique, et tout ça en cultivant de nombreuses plantes mais surtout beaucoup d'amour... Réalisation: La Cuisine Centre d'art et de design, Le Cyclop, Milly la Forêt, nos poches, tournage montage Ocho Equis. À revoir en ligne <https://www.youtube.com/watch?v=i4bU-ZyXXO>

EN LIGNE ⑥
**MINI MAOUSSE 8
COLLOQUE
SE JETER À L'EAU!**

*Plateforme de la création
architecturale*

Le réchauffement climatique et ses incidences sont extrêmement alarmants: montée des eaux, pénuries en eau potable, disparitions inquiétantes de la faune et de la flore, nous sommes témoins d'un véritable écocide. Il devient impératif dans ce contexte mondial d'alerter et surtout de trouver des solutions. Comment les artistes, les architectes, les designers répondent-ils aux enjeux climatiques, pour apporter des solutions ou pour questionner notre monde? Ce colloque destiné à aider les étudiants participant au concours Mini Maousse 8 dans leurs réflexions et leurs recherches est disponible pour tous en ligne sur le site de la Cité de l'architecture. À revoir ici: <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/minimacousse/evenement/se-jeter-leau>

EN LIGNE ⑥
**CULTURE
ARCHITECTURALE**
*Cité de l'architecture
et du patrimoine*

La Cité de l'architecture met à disposition bon nombre de supports pour élargir vos connaissances autour de l'architecture. À consulter sans modération pendant le confinement! □ La bibliothèque numérique de la Cité, qui comprend des revues numériques, une bibliothèque doctorale <https://bit.ly/Bibliportaildocumentaire> □ Des activités manuelles à réaliser en famille <https://bit.ly/2GlxCrr> □ Les vidéos de la Cité, conférences, cours publics, rencontres, débats à découvrir <https://bit.ly/CitéVidéos> □ Archiwebture, l'inventaire du fond du Centre d'archives <https://bit.ly/Archiwebture> □ Les expositions virtuelles, versions numériques de certains accrochages que vous avez pu voir à la Cité <https://bit.ly/ExpoVirtuellesCite>

28/11/2020
**PRIX
ÉCRIRE LA VILLE**
*Association
Écrire la ville*

Le Prix Écrire la ville, fondé en 2016 à Toulouse par des chercheurs de l'UT2J et de l'École d'architecture, et la Librairie Études, est un prix à la fois littéraire et sur l'urbanisme et l'architecture. L'ont déjà reçu:

Antoine Volodine (Macau), Laurence Cossé (La Grande Arche), Marie Richeux (Climats de France) et Emmanuel Villin (Sporting Club). Proclamation de l'ouvrage primé pour la 5^e édition le 28 novembre par un jury présidé par Emmanuel Villin (en visio-conférence) et lecture d'extraits des ouvrages en lice, sur Radio Cave Po. <https://prixecreirelaville.wordpress.com/http://www.cave-poesie.com/radio-cave-po>

EN LIGNE ⑥
**MEZZANINE
RADIO CULTURE
ARCHITECTURE**
*Le 308-MA
et Rumeurs Radio*

Le 308 - Maison de l'Architecture à Bordeaux ferme son lieu d'exposition et de conférence. La crise sanitaire met en évidence l'urgence à faire évoluer les outils de médiation en architecture. Dans ce contexte, le 308-MA s'appuie sur le travail de Rumeurs Radio pour lancer la 1^{re} plateforme multimédia dédiée à la culture architecturale dont le moteur est une web radio: www.mezzanine.archi. Animée par Rumeurs, la radio mêle sélection musicale en continu et émissions enregistrées ou en direct du 308. La plateforme propose également, des podcasts, conférences vidéo et publications. Sur les ondes: www.mezzanine.archi



©Nicolas Delbourg

EN LIGNE ⑥
**CINÉARCHI
1ER SITE WEB DÉDIÉ
AU FILM
D'ARCHITECTURE**

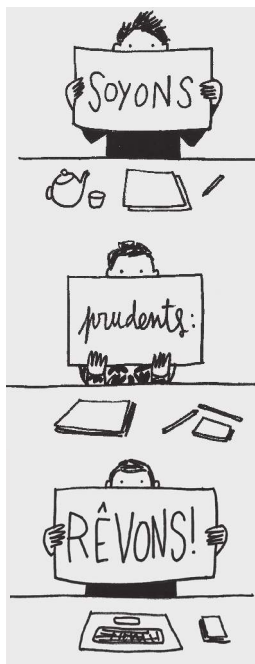
RMA et MA de Hte-Savoie

Alors que les longues soirées d'automne s'installent et que le confinement contraint à rester chez soi, pourquoi ne pas troquer les grandes plateformes de streaming et de films pour cinearchi.org? Base de données libre et collaborative portée par le Réseau des maisons de l'architecture et administrée par la Maison de l'Architecture de Haute-Savoie, cinearchi.org référence des films pour la qualité de leur approche architecturale, tout autant que leur qualité filmique. Extraits de films, bandes-annonces, synopsis sont à disposition pour piocher des idées de films à découvrir ou redécouvrir.

EN LIGNE ⑥
**SOYONS PRUDENTS :
RÉVONS ! ATELIER
COLLABORATIF**

MA Limousin

La MA Limousin reste active même confinée. Lors du premier confinement, nous vous avons proposé de rêver ensemble partant du principe que pour construire il convient, en premier lieu, de partager des rêves et imaginer un futur enviable. Nous renouvelons cette invitation. Envoyez-nous des images (les vôtres ou celles qui ont happé votre regard), des articles, des poèmes, des slogans, des histoires... en nous précisant l'auteur pour les diffuser et partager: maison.architecture.limousin@gmail.com



MA REconfinement ©Famie Loget

EN LIGNE ⑥
**THE
ARCHITECTURAL
IMAGINATION**
Harvard University

Si vous ne l'aviez pas vu passer, depuis 2017 la prestigieuse Université d'Harvard propose gratuitement certains de ses enseignements en format adapté au web. *The Architectural Imagination* propose une initiation aux fondamentaux de l'architecture à travers l'étude de bâtiments emblématiques. L'occasion de se former à son rythme ou de rafraîchir ses connaissances. Cours en ligne: <https://online-learning.harvard.edu/course/architectural-imagination?delta=2>

EN LIGNE ⑥
**ARCHIPÉDAGOGIE
LE DUO POUR
TRANSMETTRE
L'ARCHITECTURE**
RMA / CNOA

Résultat de la collaboration entre le Réseau des maisons de l'architecture et le Conseil national de l'Ordre des architectes, le

site Archipédagogie est un outil à destination des architectes et médiateurs qui souhaitent mettre en place des actions pédagogiques de la maternelle au lycée. Archipédagogie met à disposition de nombreuses ressources et outils pour sensibiliser le jeune public à l'architecture du XX et XXI^e siècle. www.archipedagogie.org

EN LIGNE ⑥
**MOOC :
BÂTIMENTS
DURABLES**
*L'ADEME et
le Plan Bâtiment Durable*

L'ADEME et le Plan Bâtiment Durable ont mis en place la 1^{re} plateforme de formation dédiée au Bâtiment Durable, ouverte à tous, gratuite, en ligne et accessible 24h/24h. Cette plateforme met à disposition des professionnels et particuliers de nombreux cours en ligne pour approfondir ses connaissances et compétences et répondre au mieux aux enjeux écologiques actuels du bâtiment. Cours en ligne: <https://mooc-batiment-durable.fr>

À PARTIR DU 01/11/2020
**NEWSLETTER
POUR RESTER
CONNECTÉS**
*Maison de l'Architecture
de Poitiers*

Chaque semaine de confinement, la Maison de l'Architecture de Poitiers diffuse une lettre d'information pour partager ses coups de cœur en ligne. Publications, films, conférences, podcasts, visites virtuelles, activités éducatives et de loisirs... Une boîte à idées pour petits et grands, amateurs et professionnels, qui savent bien que culture rime avec architecture! Une présence active et riche d'échanges à distance, à retrouver chaque semaine de confinement sur: <https://ma-poitiers.fr>

EN LIGNE ⑥
**LECTURE
RAPPORTS
D'ÉTUDES**
*ENSA Montpellier
Éditions de l'Espérou*

L'ENSA publie certains travaux réalisés par les étudiants dans le cadre de leur enseignement en architecture. Ces travaux rendent compte de leurs réflexions critiques et propositions. Ils sont consultables en ligne. Dernières parutions: □ Soignez vos dents creuses! Aborder le problème de la densification et du renouvellement

urbain. Étudiants en 2^e année de licence. <https://esperou.montpellier.archi.fr/edition/?titre=SoignezVosDentsCreuses> □ Habiter un paysage urbain. Travailler sur les espaces communs dans les logements collectifs. Étudiants en 1^{re} année de master. <https://esperou.montpellier.archi.fr/edition/?titre=HabiterUnPaysageUrbain>

EN LIGNE ⑥
**CYCLE
DE CONFÉRENCES**
*ENSAM
École de La Réunion*

L'école d'architecture de la Réunion vous propose un cycle de conférences en ligne, gratuit et ouvert à tous, qui invite à découvrir les richesses de l'architecture et du paysage. Vous pouvez retrouver toutes les informations concernant les conférences à venir et les podcasts des conférences passées. Actuellement en ligne: www.lareunion-archi.fr/fr/

EN LIGNE ⑥
**LES ATELIERS
IN VIVO**
Architecture in vivo

Tu es curieux? Tu es créatif? Tu aimes l'architecture et les défis? Abonne-toi à la chaîne youtube d'architecture in vivo et relève les défis! Tu as entre 4 et 12 ans? Tu peux le faire seul, entre amis ou en famille. Au programme: Relève le *Défi boîtes* chez toi, en construisant des tours, des ponts et des cabanes! www.youtube.com/watch?v=T3zFBKjYtvU. On t'embarque ensuite pour une super *Mission cabane* au cœur de la forêt amazonienne! Ta mission: Construire ta cabane comme les habitants de l'Amazonie avec les matériaux de la forêt tout en respectant le climat tropical. www.youtube.com/watch?v=Ou5oNqKzek

EN LIGNE ⑥
COURS EN LIGNE
Collège de France

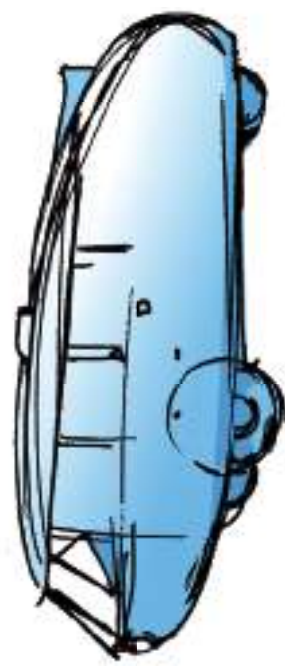
La prestigieuse institution française met en ligne 10000 cours gratuits: séminaires, conférences, cours annuels, colloques sur des sujets aussi larges que l'archéologie, les sciences sociales ou la philosophie. Et pour compléter tout cela, les curieux pourront aussi retrouver sur les réseaux sociaux du Collège de France podcasts et vidéos qui accompagneront, la déjà très large, offre de contenu. En ligne: www.college-de-france.fr/site/savoirs/



1/ RENAULT TYPE B - 1900
À l'abri du vent et de la pluie, la première route vue à travers le premier pare brise.



4/ RAUCH & LANG ELECTRIC BROUGHAM - 1912
Un salon mobile dédié à la conversation, soit une véritable extension de l'intérieur bourgeois.



8/ DYMAXION CAR - 1933
Différente en tout et très délicate à piloter. Facile à stationner, elle devient difficile à maintenir par gros temps.



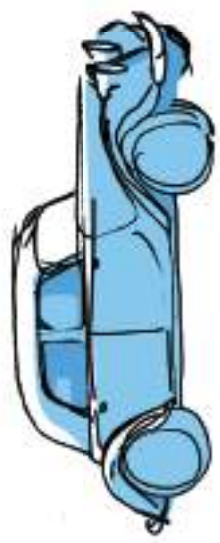
12/ CITROËN TPV - 1939
La très petite voiture n'est pas l'ébauche maladroite de la 2CV, et c'est parce qu'elle ne cède rien à la beauté qu'elle reste une réussite esthétique et technique.



2/ MERCEDES 35CV - 1900
Celle à laquelle toutes les autres ressembleront.



6/ LEY T6 JARAY - 1923
Une forme érodée à la manière d'un galet sur une plage, présentée comme un principe adaptable à tous châssis.



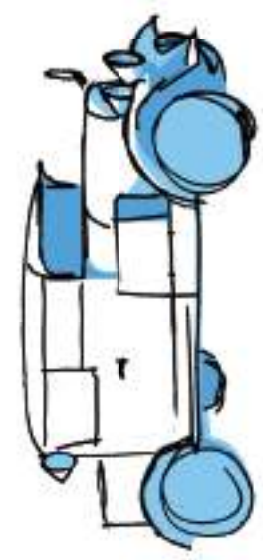
10/ CITROËN 7A - 1934
Dotée d'une tenue de route surclassant toutes ses concurrentes, elle n'est pas puissante mais rapide.



14/ VOITURE MEUNIER-BÉRAUD - 1946
Conçue et construite en mobilisant le moins de moyens possible, une voiture vernaculaire qui préfigure la création des monospaces.



3/ BAKER ELECTRIC TORPEDO - 1902
La question de l'aérodynamique résolue, trois ans seulement après la jamais contente.



7/ AUTOMOBILE AVIONS VOISIN - LUMINEUSE - 1930
Une foule de principes originaux cachés derrière des lignes d'apparence classique dessinées avec une règle et un compas.



11/ KDF-WAGEN - 1938
Ferdinand Porsche a repris l'étude du prototype V570 de Tatra pour le porter en grande série. Record battu avec plus de vingt millions d'exemplaires produits.



15/ PANHARD ET LEVASSOR - DYNA z - 1954
Un rêve d'ingénieur, tout a été calculé au plus juste à l'exception du prix de revient.



16/ CITROËN DS19 - 1955
On la pressent rationnelle alors qu'on la ressent organique, presque animale, pour Roland Barthes, la DS fait entrer l'automobile dans l'ère moderne de l'électroménager.



17/ AUSTIN MINI - 1959
Vraie quatre places extraordinairement compacte et première voiture économique acceptée par les classes supérieures, elle initie le marché de la seconde voiture.



20/ NSU RO80 - 1967
NSU espérait rééditer la surprise de la DS, reste que la plupart des berlines statutaires ressemblent encore à la RO80



22/ MARIO BELLINI KAR-A-SUTRA - 1972
Le kar-a-sutra donne forme à de nouvelles attitudes avec une conviction : l'évolution de l'automobile passera par la réévaluation de son rapport au monde.



21/ CITROËN GS - 1970
La dernière voiture moderne, elle n'explore pas de voie nouvelle mais marque l'aboutissement de l'évolution des berlines familiales classiques. Toutes celles qui ne ressembleront pas à la NSU RO80 ressembleront à la GS.



24/ CHRIS BURDEN B-CAR - 1975
Assemblée au cours d'une performance de quatre jours à la de Appel gallery : l'automobile n'est pas une belle chose, c'est un objet construit avec intelligence.



25/ MATRA-RENAULT ESPACE - 1984
L'héritière du kar-a-sutra, ou ce qu'il reste des années 1970 dans les années 1980.



18/ RENAULT 4l - 1961
Un intérieur modulable et un hayon de série, à la fois berline et utilitaire à utiliser diversement et à toutes fins.



19/ MEYERS MANX - 1965
1965, quand on pouvait recycler une mécanique ancienne pour construire une voiture en kit dans son garage et fonder à la plage.



23/ WITKAR - 1972
Voiture électrique en auto-partage créée en coopérative à Amsterdam. Elle n'a jamais dépassé le stade de l'expérimentation faute d'un soutien de la municipalité.



27/ GENERAL MOTORS EV1 - 1996
Voiture électrique commercialisée exclusivement en contrat de location. En 2001, General Motors reprend tous les exemplaires pour les détruire.



28/ SMART FORTWO - 1997
La swatchmobile devait être une petite citadine électrique vendue en self-service.



30/ GOOGLE CAR - 2015
Connectée et autoguidée la Google Car ne verra pas le jour telle quelle, mais une partie des technologies qu'elle utilise seront prochainement intégrées dans de nombreux modèles.

30 Automobiles Alain Bublex

MAOM
À MONTPELLIER,
UNE CITÉ CRÉATIVE
REMPLE L'ARMÉE

«On a pris conscience que construire la ville est complexe. Cela demande souplesse et adaptation» lâche l’architecte François Percheron, de BPA Architecture, interrogé sur le devenir des 26 ha de l’ancien site de l’École d’Application de l’Infanterie, à Montpellier. Depuis le départ de l’armée, en 2010, il est impliqué pour penser la cité créative de demain. A 1,5 km du centre-ville. Rapidement se succèdent concours d’idées puis second appel ou BPA sollicite WEST 8, une agence hollandaise d’architectes-paysagistes. A l’issue des rencontres, West 8 est retenu comme mandataire. C’est ainsi qu’en lien avec BPA s’écrit un plan guide pour créer du logement et de l’activité. En développant un cahier de prescriptions architecturales s’appuyant sur l’existant, pour une architecture sobre et simple où le détail doit faire la qualité. 50 % conservés. Bâtiments, cinéma, chapelle, halle et végétation intéressante confortée. On perce le mur d’enceinte pour plus d’attrait et assurer une continuité de voirie. Très tôt, le Parc Montcalm s’ouvre aux montpelliérains. La halle accueille un tiers lieu réunissant 180 acteurs de l’industrie créative, de la restauration et de la culture. Aujourd’hui, une école élémentaire est née, dont une calandrette intégrée, puis l’ESMA. Suivront du logement dans les bâtiments de l’entrée de l’EAI, avec du participatif, et un nouvel ensemble répondant à celui de l’ESMA. Ensuite trois grands bâtiments de l’armée se verront restructurés avec des loggias intérieures. Pour un total de 1900 logements. Restent une réalisation possible sur un peu plus d’un ha, voire une autre au-dessus de la halle. Et une certaine transparence prévue entre le quartier et l’avenue de Toulouse demandera du temps. Tout n’est pas inscrit dans le marbre. La cité créative est en bonne voie.

MAOP
RETOUR SUR
LES 2^e RENCONTRES
DE LA FRUGALITÉ

Ily a un an déjà, les 29, 30 novembre et 1^{er} décembre derniers a eu lieu en Bretagne la 2^e rencontre de la *Frugalité heureuse & créative*. Plus de 250 personnes se sont réunies autour de Philippe Madec, Dominique Gauzin-Muller et Alain Bornarel pour débattre et s’engager activement dans une action responsable en faveur d’un urbanisme communal frugal. Lors de la 1^{re} rencontre en mai 2019, 174 signataires avaient déjà fait le voyage à Lens et Loos-en-Gohelle afin de débattre, diffuser et porter le contenu du Manifeste. La 2^e rencontre s’est organisée autour de trois communes pionnières de la transition écologique : Langouet, Hédé Bazouges et Guipel. Accueillis par les trois maires, les participants ont pu visiter quelques-unes de leurs réalisations exemplaires, comme des éco-lotissements hors normes, une vallée verte gérée en écopaturage, des espaces de jeux et des aménagements de centre bourg «fait maison», un terrain de football transformé en espace de permaculture, etc. L’emblématique maire de Langouet, Daniel Cueff, connu du grand public pour son arrêté anti-pesticides, a notamment présenté leur nouveau ralentisseur alternatif pour automobilistes : des poules en liberté sur l’espace public, et aussi divers projets expérimentaux autour de la construction biosourcée et de l’autonomie énergétique... Lors de la 2^e rencontre à Guipel, les débats qui suivirent les visites ont débouché sur l’énoncé de trois objectifs pour un urbanisme communal frugal : préserver le sol comme notre terre, anticiper les dérèglements climatiques, écrire et concrétiser les nouveaux récits territoriaux. Ces trois objectifs et leurs 15 engagements ont fait l’objet d’un communiqué de presse qui est disponible sur le site de la *Frugalité heureuse & créative*.

<https://www.frugalite.org/fr/le-manifeste.html>.

MAOP
CROSSROADS

Récit d’Odysseas Yiannikouris et Alessandra Monarcha, architectes en résidence à la jointure des mondes, entre Cerbère et Colera.

Il aura fallu mouvoir 20 millions de tonne de matière au creux de deux vallées, pour créer le nœud ferroviaire éternel des échanges entre la France et l’Espagne. Aujourd’hui, le bruit des automates qui restent au travail ne suffit plus à couvrir celui des oiseaux, et les TER qui s’y arrêtent pourraient entrer dans la salle des pas perdus : reste en fait, un grand terrain de jeu, exubérant de patrimoine d’énergie grise, et de situations promptes à stimuler l’imaginaire. Bout du monde, jour 1. Le procédé psychogéographique marche-t-il en conduisant ? à l’heure dorée du matin on se jette sur la route pour attraper le lever du soleil, heureux de bruler quelques kilos de carburant dans ce but. Règles du jeu : à chaque intersection prendre la voie la plus étroite ; être attentif dans les épingles à ne pas continuer en direction des climatscapes très distrayants de l’horizon ; être attentif au cortège de poids lourds qui partent de bonne heure des gares ; faire attention aux motards qui essayent de faire toucher le genou ; conduire jusqu’à huit heure trois. À choisir le détour, cinq kilomètres suffisent à traverser un max de situations : ville balnéaire, coteaux, colline de figes de barbarie, colonies de colombes, ruines d’hôtels belle époque, gare internationale, plateforme logistique... le tout sous une lumière qui passe constamment de parfaite à surprenante. Cela deviendra notre rituel véhiculaire qui précédera d’autres explorations, car le premier sujet de ce territoire c’est la lumière du matin d’automne et ses différentes incidences dans la géographie de ces trois baies. Une semaine suffit à me convaincre d’agir pour l’équilibre du territoire : je vais m’installer ici, acheter mes légumes 0 km au marché de Figueras, et devenir peintre. Colera, le 11/11/2020

@la.jointure.des.mondes

CAUE31
QUALITÉ
DES EXTENSIONS
URBAINES

Sobriété foncière et qualité urbaine, un guide de références en Midi toulousain. Le département de la Haute-Garonne est porté par la dynamique d’une croissance démographique record. L’extension de nos villes et villages réalisée de manière rapide et parfois mal maîtrisée a contribué à la dégradation des espaces naturels et agricoles et à l’appauvrissement du cadre de vie des habitants. Les questions environnementales sont aujourd’hui au cœur des préoccupations des citoyens, des collectivités et de l’État, et guident désormais l’aménagement durable des villes et des territoires. Alors comment accueillir ces habitants tout en leur offrant un cadre de vie de qualité, en économisant le foncier et en respectant les enjeux environnementaux ? À l’heure du «zéro artificialisation nette», les collectivités sont plus que jamais invitées à optimiser l’usage des territoires déjà urbanisés ou en passe de l’être. Résorber la vacance, démolir pour reconstruire, diviser le parcellaire, densifier, sont autant de réponses pour nourrir cet objectif. Réservoirs de foncier urbanisable, les territoires périurbains possèdent un fort potentiel d’évolution et de recomposition. Par ce guide de références, premier d’une série de publications destinées à accompagner les élu-e-s et technicien-ne-s dans la fabrique d’un urbanisme durable, le CAUE 31 souhaite illustrer au travers d’opérations d’aménagement en Midi toulousain les principes d’une conception urbaine conjuguant sobriété foncière et qualité du cadre de vie.

Sobriété foncière et qualité du cadre de vie dans les opérations d’aménagement. Guide de références en Midi toulousain / CAUE 31, 92p. – 2020. Disponible en téléchargement sur www.caue31.org

ENSA TOULOUSE
LE PROJET DE PIERRE-LOUIS FALOCI
RETENU POUR LA RÉHABILITATION
ET L’EXTENSION DE L’ÉCOLE NATIONALE
SUPÉRIEURE D’ARCHITECTURE DE TOULOUSE

Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la Culture, et Carole Delga, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, se félicitent de la désignation, le 1^{er} octobre dernier, du lauréat du concours d’architecture pour la réhabilitation et l’extension de l’École nationale supérieure d’architecture de Toulouse : Pierre-Louis Faloci, Grand prix national de l’architecture 2018. EGIS Bâtiments Sud-Ouest, Etamine et AcoustB complètent l’équipe de maîtrise d’œuvre en charge de ce projet d’envergure. L’École nationale supérieure d’architecture de Toulouse a été construite en 1971 par l’architecte Georges Candilis, dans le contexte de l’opération urbaine emblématique de Toulouse-Le Mirail et de l’implantation, en son sein, d’une université et d’une école d’architecture. L’architecture originelle, qui a reçu en 2019 le label «Architecture contemporaine remarquable» du ministère de la Culture, répond à l’idée des concepteurs de créer : «un contenant libre, constamment transformable». Conçue pour 300 étudiants, l’ENSA Toulouse en accueille aujourd’hui plus de 750. Le bâtiment a été étendu au fil des années pour s’adapter à la croissance des effectifs et aux évolutions pédagogiques et scientifiques, mais il est désormais arrivé à saturation. Le projet proposé par l’équipe de Pierre-Louis Faloci permettra de répondre aux besoins de développement de l’école et de ses activités de recherche, avec la réhabilitation des bâtiments existants ainsi que la création de près de 2500 m² supplémentaires. Cette intervention constitue également un maillon du renouveau urbain du quartier en venant créer un large parvis et une traversée piétonne connectant le quartier haut des Pradettes avec le parc du château et l’université Toulouse - Jean Jaurès en contrebas.

Enfin, ce projet se veut exemplaire du point de vue de la valorisation du patrimoine du XX^e siècle, de son alliance avec la création architecturale et des attentes environnementales, enjeux structurants de la politique publique de l’architecture. Ces enjeux sont aussi inscrits dans les orientations pédagogiques et les travaux scientifiques de l’ENSA de Toulouse, école très engagée dans le développement et la construction écologique et durable. Ce projet rejoint également l’objectif fixé par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée de concevoir des bâtiments en étroite relation avec leur environnement et de très haute qualité architecturale et environnementale. L’État, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, le département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole se sont associés pour financer ce projet majeur dont le coût total est de 26 M€. Réalisé sous la maîtrise d’ouvrage de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, le chantier se déroulera en site occupé pour une livraison prévisionnelle début 2024. Le concours d’architecture a permis la confrontation de cinq projets de très grande qualité et aux partis différents, favorisant le débat architectural, patrimonial et urbain. Ont concouru les équipes des agences d’architecture de Philippe Madec, Encore Heureux, Philippe Prost et W-Architectures. Par le choix du projet de Pierre-Louis Faloci qui renforce l’école d’architecture dans son inscription dans le quartier, Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la Culture et Carole Delga, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, confirment la capacité de l’architecture à répondre à des enjeux urbains forts en proposant d’instaurer des espaces à usages partagés et de remodeler le paysage au profit de chacun.

Car park futures

Unité de recherche et de conseil de Dominique Perrault Architecture

DPA-X est l'unité de recherche et de conseil de Dominique Perrault Architecture. L'étude « Carpark Futures » a été commandée par Indigo Group en 2019 afin de penser les futurs des parcs de stationnement souterrain alors que les centres urbains denses qui les accueillent et l'usage de la voiture particulière traversent des transformations majeures.

178 p.9

ENQUÊTE

Novembre 2020

PARKINGS SOUTERRAINS : PIONNIERS DE LA RUE ÉPAISSE ?

Les parkings occupent une place importante dans l'histoire architecturale et urbaine du XX^e siècle. Omniprésents, infrastructurels et radicalement modernistes, ils font partie des monuments architecturaux les plus représentatifs de l'arrivée de la voiture particulière qui a transformé villes et sociétés. Dans l'imaginaire collectif, la grande histoire des parkings culmine dans un modernisme américain classique autour des années 60 avant que le parking ne se normalise et ne soit partout. C'est à ce moment-là qu'une nouvelle typologie de parkings apparaît en Europe, enterrés sous les espaces publics des centres-villes historiques les plus denses et les plus sensibles. Cette solution infrastructurelle s'est imposée dans ces lieux car ils n'offraient pas d'autres possibilités d'intégration pour la voiture que le sous-sol, dans la mesure où ces lieux ont été conçus avant son invention. Malgré le fait que ces parkings enterrés se soient répandus dans de nombreuses villes depuis 50 ans, devenant indispensables à leur fonctionnement, ils ont été largement oubliés de l'histoire de l'architecture, comme s'ils avaient eux-mêmes succombé à leur vocation de faire disparaître les voitures de la ville.

Aujourd'hui, alors que la voiture particulière est au cœur de nombreuses transformations tant énergétiques que sociétales, ces espaces ressurgissent comme les lieux pionniers d'un urbanisme nouveau, plein d'opportunités. Ils représentent des ressources de surfaces, de volumes et de fonciers considérables en plein centre des villes avec la capacité de répondre à de nombreuses problématiques du siècle concernant la mobilité, l'espace et l'écologie. En plus de servir de précédents pour un nouvel âge urbanistique qui se pratique plus dans l'épaisseur qu'horizontalement, les infrastructures de parkings souterrains posent aussi la question de la reconversion du patrimoine architectural « pétrolier » hérité du modernisme dans un contexte où la disparition du moteur à explosion semble inexorable.



Place du Capitole, Toulouse. 855 places, 5 niveaux, 1971
© Archives Municipales de Toulouse

L'APPARITION DU PARKING SOUTERRAIN SOUS VOIRIE

Le parking souterrain sous espace public semble être une invention française. Les centres urbains historiques denses et protégés ne pouvaient plus contenir le nombre de voitures particulières. Les grandes avenues des XVIII^e et XIX^e siècles ont bien résisté à l'arrivée de ces machines, mais les places publiques se sont transformées progressivement, pour la plupart, en parkings à ciel ouvert, loin des idéaux d'espaces vides et citoyens desquels elles avaient émergé. Les bâtiments d'époque ne possédant pas de parkings car trop anciens, il semblait alors impossible d'interdire le stationnement, de peur de limiter la vie du quartier et d'attiser les critiques tant des consommateurs que des industries automobiles et pétrolières. Le problème s'est répété dans de nombreuses villes de France dont les centres historiques partagent le même

modèle urbain: une multitude de parcs de stationnements souterrains ont progressivement vu le jour. Comme pour de nombreux développements infrastructurels importants, les autorités publiques ont choisi un modèle de concession permettant à une entité privée de financer, construire et exploiter une infrastructure publique pendant un temps donné, jusqu'à retour sur investissement. Ce modèle permettait aussi à l'État et aux villes de rester propriétaires de l'espace public, condition importante pour le développement de ce dernier. Sous l'impulsion du premier ministre Georges Pompidou, le premier parking souterrain en concession a été construit autour de 1965 sous l'esplanade des Invalides par le groupe GTM, et est aujourd'hui géré par Indigo Group. D'une profondeur de deux étages et d'une capacité de 600 voitures, il a permis de transformer la place minérale en une surface engazonnée tout en restaurant la perspective historique monumentale de l'esplanade sans voitures. Très rapidement, la plupart des grandes places et avenues des villes françaises reprirent le modèle des Invalides pour se doter de plusieurs niveaux de souterrains libérant les surfaces extérieures. La Place du Capitole à Toulouse, la Place Vendôme à Paris, la Place Bellecour à Lyon, la Place de la Bourse à Bordeaux, la Place du Général de Gaulle à Marseille comptent parmi les dizaines d'exemples de places françaises possédant plusieurs étages de parkings en sous-sol. Les grandes avenues ont aussi progressivement été augmentées de plusieurs étages de parkings souterrains, comme par exemple les Champs-Élysées, les avenues Foch et Opéra, et le Boulevard Haussmann à Paris. Alors que le principe se développait en France, plusieurs autres villes d'Europe Occidentale firent de même, en particulier en Espagne, en Belgique, aux Pays-Bas et en Suisse, pays dont la morphologie des centres-villes et les politiques d'espaces publics étaient similaires. La construction de parkings souterrains sous espaces publics continue, mais elle a tendance à se concentrer dans les villes moyennes d'Europe Occidentale et dans les pays d'Europe de l'Est où le niveau de vie a atteint un stade suffisant pour justifier les investissements.

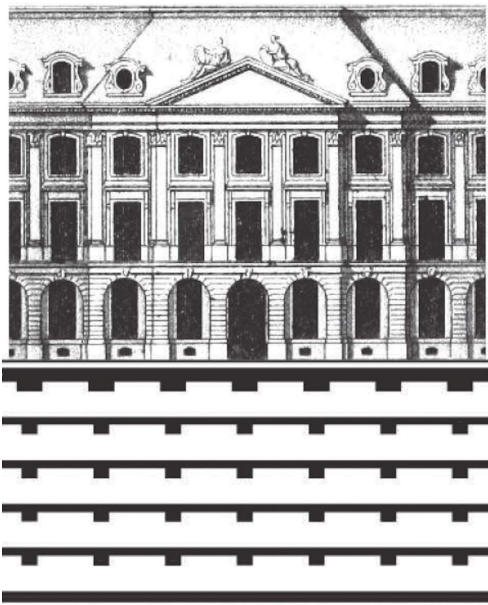


Indigo parking Other parking Metro Stations
Carte des parkings publics souterrains, Paris. ©ADAGP/Dominique Perrault Architecte/Indigo

178 p.10

ENQUÊTE

Novembre 2020



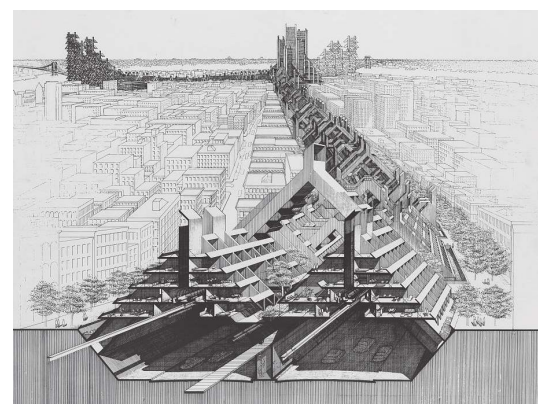
Coupe type de la Place Vendôme, 1113 places, 5 niveaux, 35000m²
©ADAGP/Dominique Perrault Architecte/Indigo

INSCRIPTION DANS L'HISTOIRE MODERNE DE LA RUE

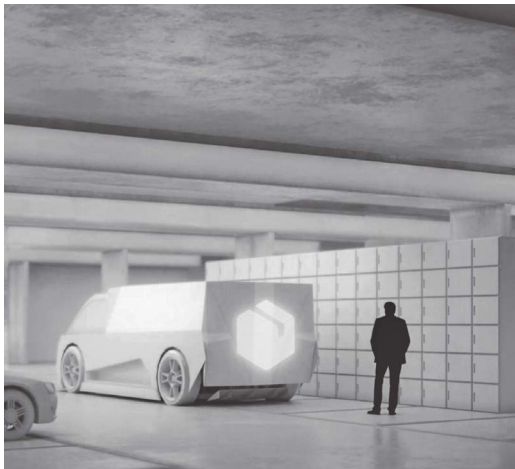
Les parkings souterrains sont actuellement absents de l'histoire architecturale et urbaine. Il semblerait important d'entreprendre l'inventaire et la cartographie complète de ces objets urbains. Déjà, on remarque immédiatement que les espaces publics sélectionnés en priorité pour recevoir des parkings souterrains sont les espaces publics les plus archétypiques de la modernité. En effet, Paris est devenue la capitale du XIX^e siècle notamment grâce à un urbanisme particulièrement novateur, donnant forme aux nouvelles relations sociales, économiques et politiques de l'époque. De ce point de vue, la *rue moderne* est probablement l'invention la plus parlante, les façades verticales incarnant la nouvelle séparation séculaire entre les domaines d'autorité des individus privés et ceux des pouvoirs publics. Ces derniers sont alors devenus gestionnaires des espaces de surface (voirie,

sécurité,...) mais aussi des sous-sols où les réseaux nécessaires au fonctionnement des espaces privés furent placés (eaux, énergies, communications, transports, et donc aussi le stationnement). Ce système de rue moderne, avant d'être systématisé jusqu'à devenir seconde nature, a été mis-au-point au travers d'expérimentations successives commençant par la construction ponctuelle de Places Royales entre 1598 et 1804, puis par la propagation du modèle sous la forme d'avenues et de rues. Le développement des parkings souterrains sous les espaces publics est une continuation et une mise à jour des principes de la rue moderne. On remarque que les sites les plus évidents pour ces nouvelles infrastructures ont d'abord été les places royales et les avenues républicaines. Cinq niveaux sous la Place Vendôme à Paris, quatre sous la Place du Capitole à Toulouse, quatre sous la Place de la Bourse à Bordeaux, six sous les Champs-Élysées, quatre sous l'avenue Foch: ces espaces publics sont désormais presque aussi profonds que leurs façades sont hautes. Cette expansion en profondeur s'est imposée comme solution pour préserver la pertinence architecturale du bâti historique à l'ère de la voiture de masse et à l'orée du XXI^e siècle. C'est à se demander si ces espaces publics ouverts et géométriques, qui furent les pionniers de l'urbanisme moderne européen il y a trois siècles, ne seraient pas toujours à l'avant-garde urbaine contemporaine par leur épaississement infrastructural. Les parcs de stationnement souterrains sous espaces publics s'inscrivent donc dans l'héritage conceptuel de la rue moderne. On retrouve dans le travail de Pierre Patte sur la voirie avec ses interventions ponctuelles en plan et sa conception machinique en coupe, et à travers l'idée partagée par Cerdà et Haussmann, que le sol de la voirie est un sol technique permettant à la ville de fonctionner avec ordre et hygiène. L'architecture de ces parkings rappelle aussi les conceptions les plus modernistes de la voirie. La multiplication des niveaux de circulation a souvent été proposée comme la solution à tous les problèmes en permettant d'augmenter les surfaces de circulation et de séparer les flux de piétons et de véhicules, tout cela dans le but d'atteindre des flux aussi continus que possibles. Eugène Hénard,

inventeur du rond-point et architecte de la Ville de Paris, a conceptualisé la voirie en épaisseur, avec des ponts-carrefours, des places souterraines, et des avenues dédoublées sur plusieurs étages de sous-sol permettant la circulation des personnes et des véhicules légers en surface, et celle des véhicules lourds et des marchandises en sous-sol. Cette rue du futur qui ne repose pas sur la terre mais sur des poutres était aussi envisagée au même moment sur le continent Nord-Américain dans les propositions de *City of the Future* de Harvey Wiley Corbett et de *Metropolis* de Fritz Lang, avant de devenir une vision récurrente chez les architectes modernistes jusque dans les années 1970, comme par exemple dans le *Plan for Midtown* de Louis Kahn et la *Cross-Manhattan Expressway* de Paul Rudolph. Les parkings souterrains construits sous les rues des centres historiques européens pourraient même être vus comme la transition d'une typologie de ville «moderne» pré-voiture vers une typologie «moderniste» avec des bâtiments positionnés sur des podiums techniques de plusieurs étages à la Hilberseimer, bâtiments et positionnements que l'on retrouve communément dans de nombreux quartiers denses construits depuis les années 1960 en Amérique, Asie et ailleurs. La différence principale réside dans le fait que la voirie sert de transition entre le podium et le bâtiment, et que la surface de la rue devient un toit plutôt qu'un sol.



Paul Rudolph,
Lower Manhattan Expressway, 1967



Logistique urbaine en sous-sol. Extrait de la vidéo
Carpark Futures ©ADAGP /Dominique Perrault
Architecte /Indigo/Arqui9

PROBLÉMATIQUES ACTUELLES

Si l'apparition de parkings sous les voiries de certains centres-villes mérite d'être intégrée dans l'histoire architecturale et urbaine de la rue, c'est aussi parce qu'il est probable que ce type d'infrastructures soit à peine en train d'arriver à maturité. Aujourd'hui, les villes du monde sont en pleine transformation. Il y a l'évolution de la relation à la mobilité dont l'accès aux véhicules est en train de devenir plus désiré que la propriété. Il y a des questions logistiques nouvelles impliquant des chaînes de distribution hyper-globales et hyper-locales, et de nombreux services immédiats liés au numérique. Puis la transition énergétique appelle à une révision profonde des infrastructures de transport, d'énergies à toutes les échelles. Tous ces sujets imbriqués ont besoin d'exister au cœur des villes, ce que les parcs souterrains seraient en mesure de fournir. Or, en pratique, ces espaces ne sont pas encore conçus pour répondre et favoriser de tels changements. Un nouvel urbanisme est nécessaire. Il doit dépasser le modèle disruptif et cosmétique des réformes actuelles, et doit oser concevoir la rue moderne pour l'ère actuelle: comment intégrer les

infrastructures de stationnement dans une réflexion sur la ville qui dépasse le stationnement et la voiture ?

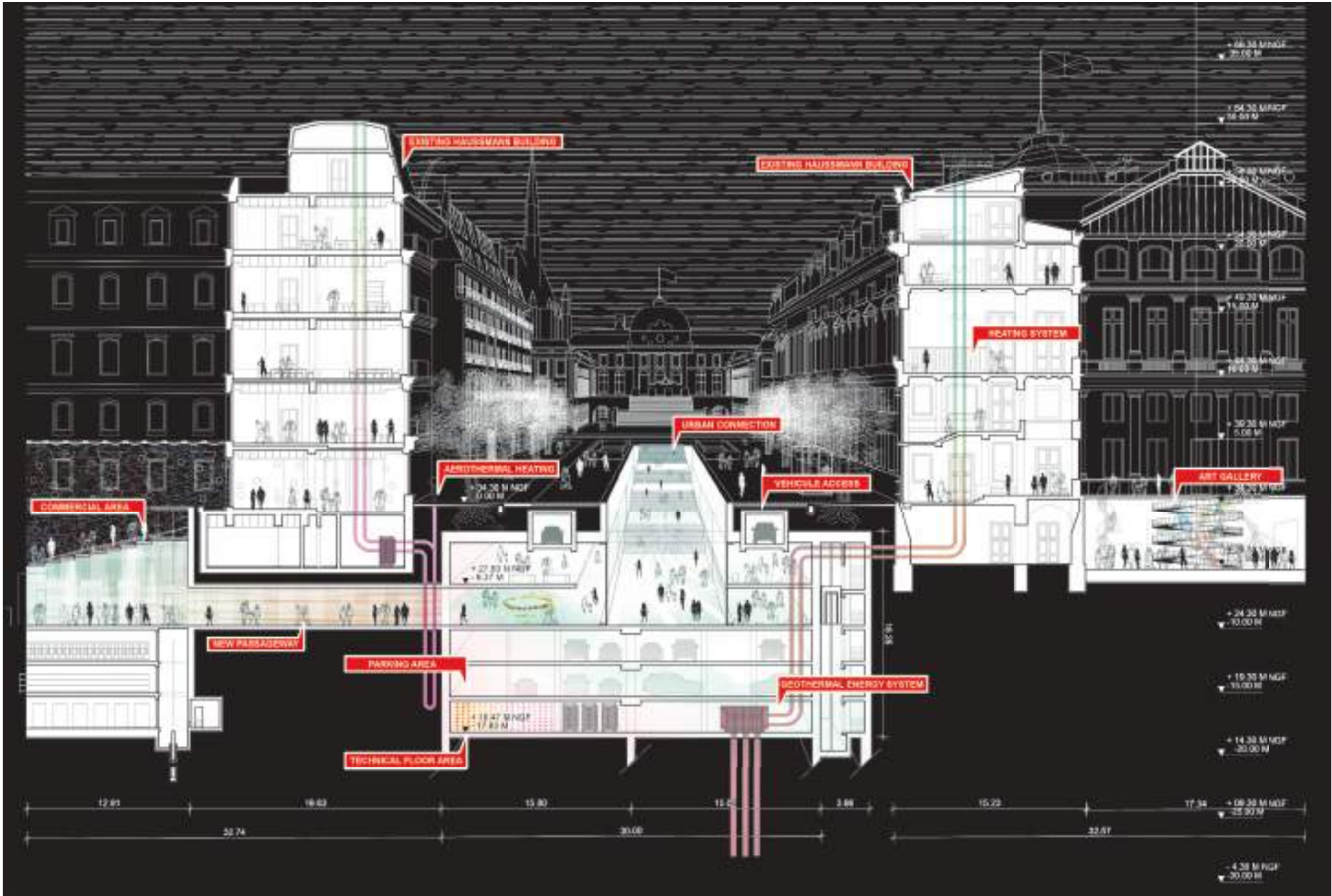
Paris est probablement la ville possédant le plus grand nombre de parcs souterrains du monde. Chaque place et de nombreuses avenues ont un parking, si elles n'ont pas déjà un métro en dessous. La somme cumulée de ces surfaces est de plus de 2 millions de mètres carrés, l'équivalent d'une vingtaine de Tours Montparnasse, et cela sans inclure les parkings situés sous les bâtiments privés ni les parkings extra-muros. La plupart de ces parkings appartiennent à la Ville de Paris et sont gérés par Indigo Group par le biais de la Direction de la Voirie. L'utilisation des parkings souterrains à Paris est d'environ 50% de leur capacité de stationnement, mais cette moyenne varie énormément selon les zones et les périodes. En réalité, si certains sites restent très actifs, d'autres ne sont quasiment plus fréquentés par des voitures particulières. On y trouve surtout des flottes de véhicules variés appartenant à l'industrie du tourisme et aux services de transports de personnes comme des services de taxis ou de location de voitures. Les services publics comme la police, la fourrière et la propreté ont tendance à utiliser ces parkings aussi. Au-delà du stationnement, on assiste en parallèle à une diversification des activités en sous-sol. Il y a toute sorte de services de maintenance de véhicules comme les stations-service et de lavage. Ces dernières années ont vu apparaître de nombreux entrepôts libre-service de type *Une Pièce En Plus* et *Point Relais Amazon*. Plus récemment, des plateformes logistiques de livraison *dernier kilomètre* ont exprimé leur intérêt pour ces espaces. *Mon Marché* vient de s'installer au -1 du parking Harlay-Pont-Neuf sur l'Île de la Cité, en plein cœur du centre historique de Paris, pour livrer les quartiers du sud de la Seine en produits frais à l'aide d'une flotte de triporteurs à assistance électrique.

Les évolutions des pratiques des consommateurs liées au numérique et l'inévitabilité de la transition énergétique amènent à penser que la reconversion des parkings souterrains publics va continuer à s'accroître. Au-delà du stationnement de véhicules, les centres-villes contemporains

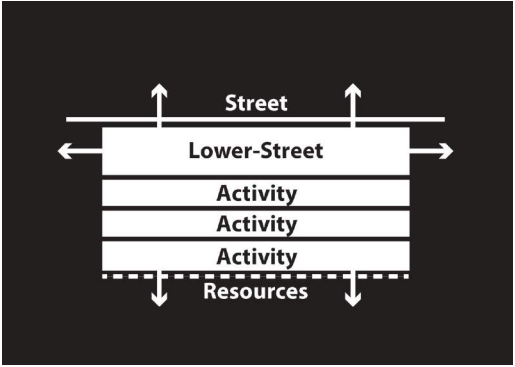
ont besoin d'espaces infrastructurels capables d'accueillir des usages variés qui sont non seulement nouveaux mais aussi voués à évoluer. Cette capacité d'adaptation du sol urbain est une condition pour que les centres historiques restent attractifs, que leur valeur patrimoniale soit préservée et qu'une optimisation du bâti existant soit possible. C'est aussi une condition pour que ces centres restent habités et résistent à des phénomènes de sclérose liés à l'absence de services de proximité nécessaires à la vie quotidienne. C'est ainsi que ces espaces souterrains invisibles doivent être compris comme des espaces infrastructurels neutres et flexibles. Si leur architecture a été jusqu'alors dimensionnée pour la voiture particulière, avec des hauteurs faibles et des planchers légers, la situation actuelle invite à revoir les principes architecturaux de ces infrastructures publiques souterraines pour faciliter la diversification de leurs programmes.

PROJECTIONS PROGRAMMATIQUES

Une étude programmatique des activités pertinentes pour ces parcs souterrains montre qu'elles se distinguent en deux catégories, les activités de surface et celles en profondeur. En surface, connectées avec la voirie, on retrouverait les activités qui nécessitent une connexion directe à l'extérieur pour des raisons d'accès véhicules ou d'accueil du public. Cela comprendrait des services pour les mobilités et les livraisons, des commerces, des ateliers et des espaces culturels. En profondeur, sans connexion immédiate avec la voirie, on trouverait les activités de logistique plus lourdes, de stationnement, de stockage, et aussi de gestion de ressources comme l'énergie et l'eau, qui profiteraient d'un accès direct à la terre. Cela comprendrait les espaces de stationnement, de stockage et de production d'énergie, de géothermie, de traitement des eaux, et même des industries légères comme l'agriculture hors-sol. Et même si cette diversification d'usages semble encore lointaine, la distinction entre espaces de surface et espaces en profondeur est déjà en cours avec l'arrivée des nouvelles mobilités



Profil d'une rue du 21^e siècle, inspirée de Pierre Patte. ©ADAGP /Dominique Perrault Architecte /Indigo



Principes de la rue épaisse.
©ADAGP/Dominique Perrault
Architecte/Indigo

composées de nombreux services à la demande qui ont besoin d’espaces dédiés et protégés, et dont les véhicules bientôt autonomes se gareront seuls dans les sous-sols les plus bas, sans que les conducteurs n’aient besoin de descendre eux-mêmes. On peut imaginer dans un futur un peu plus lointain que ces sous-sols profonds soient occupés principalement par des activités sans humains, faites de serveurs, de batteries et de drones.

Ces projections appellent donc à apprécier le sous-sol urbain de manière graduelle. Ceux proches de la surface s’apparentent plus à une extension de la rue, alors que les étages inférieurs sont des surfaces fonctionnelles. Cette distinction pourrait servir de principe fondamental pour la définition des normes pour ces espaces, concernant par exemple les hauteurs entre dalles, les poids de charge, les capacités d’accueil et le type de personnes autorisées (public et professionnels), les types d’accès, ou les règles de sécurité incendie différenciées entre surface et profondeur. Actuellement, la conception de ces sous-sols reste focalisée sur des usages uniques et limitants, comme les parcs de stationnement avec leurs plafonds mesurés au centimètre pour la voiture et leurs planchers légers (250kg/m² pour le stationnement comparé à 500-600kg/m² pour les entrepôts et le public). La construction d’espaces en sous-sol dont les normes architecturales seraient plus génériques et adaptables, avec des volumes plus

spacieux et des structures plus versatiles, serait un moyen d’ouvrir des espaces à d’autres usages et de leur donner la possibilité d’évoluer sans travaux majeurs.

Au-delà des questions architecturales, les réglementations existantes permettant l’occupation et l’exploitation des sous-sols ont tendance à accentuer le contraste entre le dessus et le dessous. L’occupation du sous-sol est actuellement faite d’exceptions ; aucun principe d’urbanisation n’existe. Le manque de balisage, notamment sur les questions de sécurité pour l’accès au public, complique le développement d’activités en sous-sol. De ce point de vue, la création d’une différenciation entre le sous-sol de surface et le sous-sol profond permettrait d’ouvrir ces espaces car la proximité avec la surface facilite l’évacuation des personnes, l’intervention des pompiers et la gestion des fumées en cas d’incendie par exemple. Si les villes comptent vraiment utiliser leurs sous-sols, il faudra un jour établir un Plan Local d’Urbanisme du Sous-Sol, comme le souligne Dominique Perrault depuis plusieurs années. C’est un projet d’urbanisme de grande ampleur, aussi architectural et technique que politique et législatif.

L'ÈRE DE L'ÉPAISSISSEMENT DU SOL URBAIN

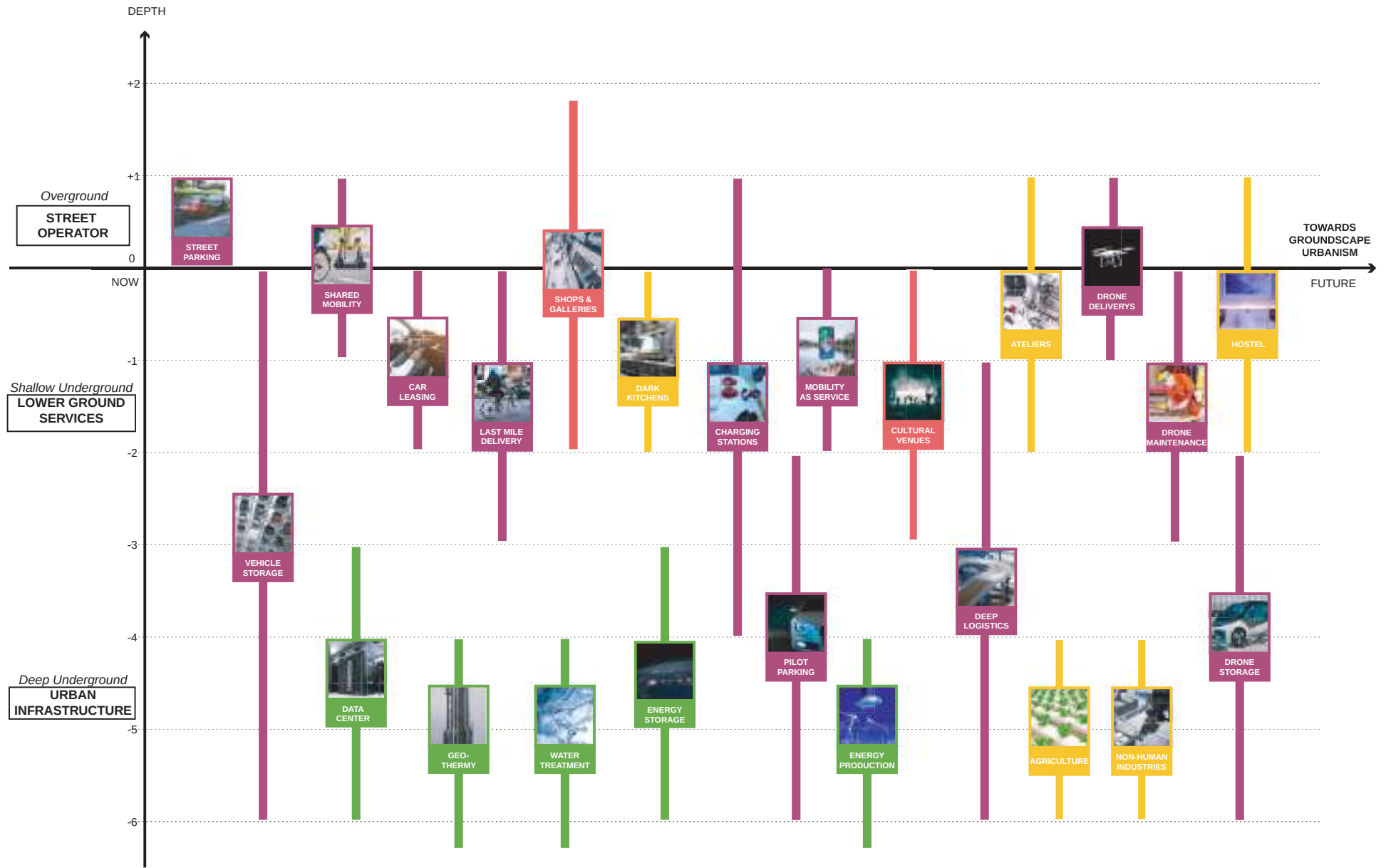
L’étude des parcs souterrains existants et des perspectives d’évolutions futures permettent d’identifier plusieurs typologies dominantes de rue épaisse : les parcs en dessous des places publiques, les parcs ‘déroulés’ sous les avenues, et les parcs en dessous des bâtiments. Au sein de ces typologies, on doit aussi différencier les parcs de stationnement automobile existants, qui devront être transformés pour accueillir les usages plus diversifiés, et les nouvelles constructions qui pourront être conçues pour ces usages. Si les parcs en reconversion ont l’avantage d’exister, la spécificité automobile de leur architecture, avec ses rampes, ses planchers légers et ses hauteurs réduites, peut rendre certains projets difficiles à adapter sans que les planchers soient ouverts et modifiés. Leurs emplacements stratégiques en pieds d’îlots permettent

d’envisager des connexions directes avec les bâtiments pour agrandir leur surface, ou pour y intégrer certaines fonctions logistiques ou énergétiques de manière décentralisée.

Au-delà du cas parisien dominé par la reconversion de parkings existants, la construction de nouveaux parcs souterrains diffère selon les contextes. En Europe, la redynamisation des centres-villes des villes moyennes repose sur les solutions de stationnement et de logistique urbaine. En Chine, où le nombre de voitures particulières croît exponentiellement, l’épaississement de voirie peut apporter des solutions efficaces dans certains quartiers denses qui n’ont pas été conçus pour recevoir autant de voitures. En Colombie, des espaces publics épais avec cafés et aménagements en surface et parkings fermés en sous-sol sont en train d’être construits dans l’optique d’améliorer la vie publique tout en apportant des solutions de stationnements sécurisés pour les véhicules des habitants.

La naissance des parcs de stationnements souterrains est intimement liée à l’arrivée de la voiture dans des villes qui n’étaient pas dessinées pour elle. Mais le futur de ces parcs s’inscrit, quant à lui, dans une tendance urbanistique bien plus totalisante, d’expansion de la ville dans le sol. En effet, les villes s’épaississent depuis le début du XXI^e siècle. Le World Trade Centre à New York City, la Futian Station de Shenzhen, l’Optical Valley de Wuhan, le Garden Santa Fe à Mexico City, les Halles à Paris, et le futur Gangnam International Transit Center à Séoul (de DPA) sont quelques-uns de ces grands projets animés par un même mouvement: s’encaster toujours plus profondément dans le sol pour optimiser la valeur foncière, les ressources et les activités. L’histoire française des parkings souterrains pourrait ainsi faire figure de pionnière grâce à leurs déploiements systématiques, à la clarté de leurs typologies, et à leur parenté directe avec la rue moderne. Si le XX^e siècle a été celui du gratte-ciel, le XXI^e serait ainsi celui du sous-sol ●

Cet article est écrit par Octave Perrault, architecte et consultant à DPA-X, directeur de l’étude «Carpark Futures». L’étude complète et sa vidéo sont en libre accès sur <https://dpa-x.com>



Programmer le sous-sol : vers un urbanisme en épaisseur. ©ADAGP/Dominique Perrault Architecte/Indigo

Studio Muoto

Fun Car Palace

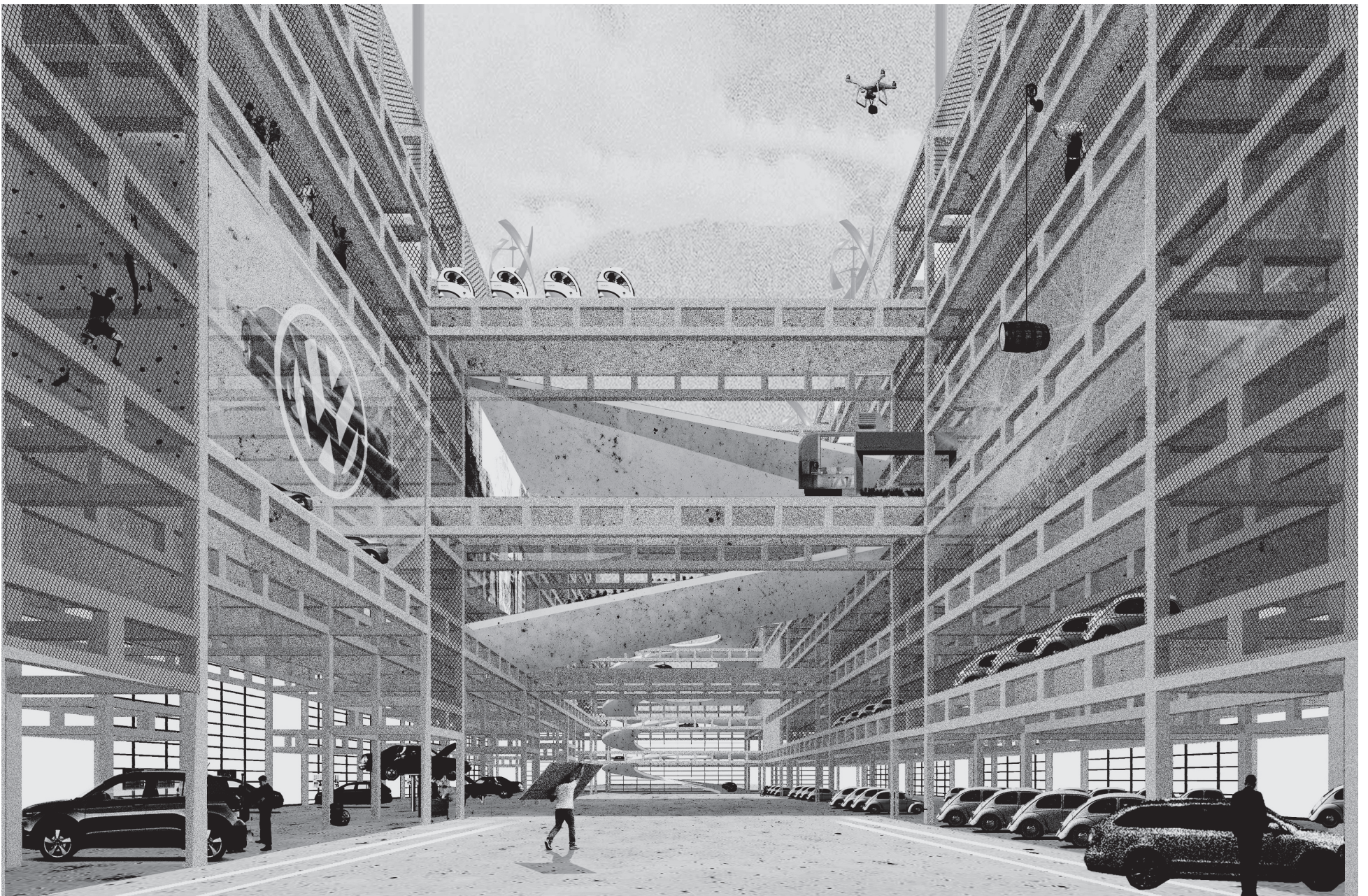
Projet de palais de la culture automobile

*Programme: Garage pour la vente et la réparation de voitures, showroom, bureaux, atelier, centre de livraison, logistique — Maître d'ouvrage: D'Ieteren Immo
Surface: 23980 m² — Budget: 19000000€ — Architectes: Muoto et BC Architects — Mission: Complète — Consultants: Bollinger + Grohmann, Daidalos Peutz — Année: 2019*

178 p.13

PROJET

Novembre 2020



Fun Car Palace, vue depuis la grande nef. ©Studio Muoto, 2019



Fun Car Palace, rue depuis le canal, Bruxelles ©Studio Muoto, 2019

178 p.14

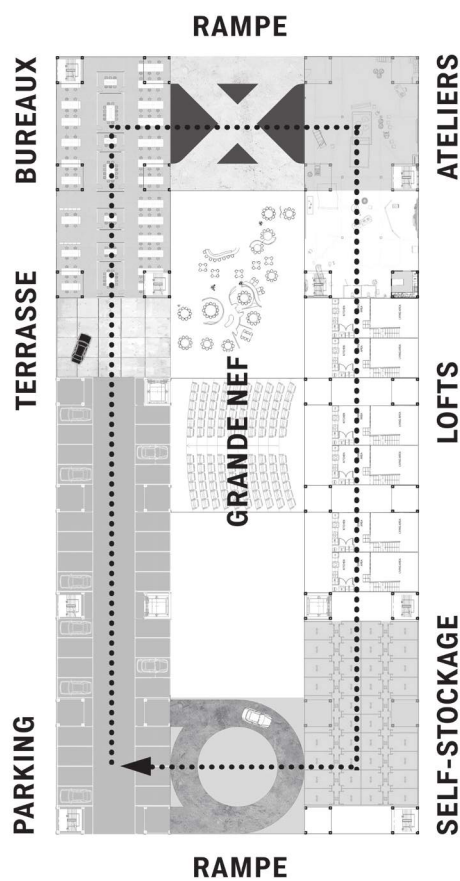
PROJET

Novembre 2020

Le Fun Car Palace est une large structure métallique au travers de laquelle on entrevoit des plateaux d'activités portés par de fines tourettes techniques. Les plateaux accueillent un garage, des ateliers, des surfaces de stationnement, des espaces de vente et d'exposition. Les tourettes sont équipées de monte-charges qui transportent des personnes et des véhicules. À l'intérieur, une nef centrale, semblable à celle des grandes usines modernes, est équipée de dispositifs scénographiques supportés par des ponts roulants. On y trouve aussi une rampe hélicoïdale qui dessert tous les étages. Ces dispositifs mettent en scène l'activité du bâtiment. Ils dessinent une architecture d'un genre nouveau, à mi-chemin entre l'usine et le théâtre, célébrant la culture automobile et son industrie.

Comme son nom l'indique, le projet prend pour référence le fameux «Fun Palace», conçu par Cedric Price en collaboration avec la directrice de théâtre d'avant-garde Joan Littlewood en 1964. Le Fun Palace, tel que l' imagine Cedric Price, prend la forme d'une large structure industrielle, composée de tours, d'escalators rotatifs, d'écrans de projections, de grues de montages et de ponts roulants permettant de monter et de démonter des modules préfabriqués. Tous ces dispositifs techniques sont mis en œuvre pour construire un environnement évolutif, une architecture de l'improvisation permettant aux citoyens d'échapper à leur routine quotidienne et d'embarquer dans un voyage de créativité, d'apprentissage et de réalisation personnelle. Le projet se dessine comme un théâtre interactif et technologique où la technologie, vue sous l'angle de la cybernétique, est mise au service de l'émancipation des acteurs comme des spectateurs. Le projet ne distingue d'ailleurs pas les acteurs des spectateurs, ni même les sphères du travail et du loisir. Son ambition est de décloisonner les barrières sociales et professionnelles, en procurant aux visiteurs la capacité d'intervenir dans l'évolution de l'architecture elle-même, à travers la mise en mouvement des dispositifs techniques et scénographiques.

Le point de départ du Fun Car Palace est une concession automobile située à Bruxelles à quelques pas du canal. Elle se compose, comme la plupart, d'une grande vitrine et



d'un intérieur carrelé où se trouve exposé le nec plus ultra des véhicules utilitaires. Lors de la visite, le showroom apparaît désespérément vide, mais une file de véhicules attend pour accéder aux ateliers de maintenance situés à l'arrière. Tous les dispositifs du Fun Car Palace visent à augmenter cette activité par le biais d'une théâtralisation des mouvements humains et automobiles.

Le bâtiment se compose de grands plateaux de 17 m de profondeur, tous identiques. Cette profondeur permet d'accueillir au choix un plateau de parking comprenant une voie centrale et des stationnements latéraux, ou un

plateau tertiaire composé d'une épaisseur de bureau de 5,5m le long des façades et d'une bande de services au centre. Elle permet aussi d'aménager des ateliers de 7 à 8m de profondeur desservis par une circulation centrale, ou encore des entrepôts de 17m de profondeur avec une circulation en cursive le long de la nef. La structure de ces plateaux se compose de poutres ajourées permettant le passage des réseaux techniques. Ces poutres sont distantes de 12m afin de porter des dalles de béton précontraintes bon marché.

L'enjeu principal de cette structure est d'associer sans distinction les véhicules et les personnes, et d'ajuster la proportion accordée au parking et aux activités. La rampe qui dessert les étages est conçue comme une rue intérieure, à la fois routière et piétonne, qui permet de monter jusqu'à la toiture et de desservir différentes poches de stationnement à l'intérieur du bâtiment. Cette association des personnes et des véhicules est intimement liée à la transformation actuelle des véhicules. Le futur de l'automobile, tel qu'il se dessine aujourd'hui, est celui d'une vaste gamme de petits véhicules légers, propres, peu consommateurs en énergie, connectés, louables à l'heure ou à la journée. L'hypothèse est que cette évolution permet de rapprocher l'architecture des personnes et celle des véhicules, afin que ces deux architectures ne deviennent plus qu'une.

Les tourettes techniques se situent en périphérie des plateaux et s'affichent en façade et le long de la nef. Elles intègrent les réseaux d'eau, d'air et d'électricité, des ascenseurs, des escaliers d'accès et de secours, ainsi que des monte-charges suffisamment grands pour accueillir des véhicules électriques. Leur implantation dessine en plan une trame écossaise, alternant fines bandes techniques et plateaux d'activités. Elles rendent visibles les mouvements de personnes et de véhicules depuis le canal et le boulevard. Celles qui se situent dans la nef servent de support pour des écrans, des enceintes acoustiques et des éclairages. Ces tourettes sont équipées de planchers fusibles qui peuvent être retirés pour permettre l'installation de nouveaux escaliers

Fun Car Palace, plan d'étage. ©Studio Muoto, 2019

ou ascenseurs. Elles sont à la fois l’armature technique et structurelle du Fun Car Palace, sa structure scénographique et le signe de son identité post-industrielle.

La fusion des espaces dédiés aux piétons et aux automobiles répond à l’économie particulière de l’industrie automobile, qui renvoie à une culture partagée et populaire : «car culture». L’automobile a en effet cette particularité d’être à la fois un objet utilitaire et culturel, et de constituer un lien fondamental entre culture et industrie. Ce lien se mesure dans les nombreux usages des automobiles. Les automobiles sont souvent utilisées comme des lieux de travail informels ou intermédiaires. C’est une évidence dans le cas des véhicules utilitaires. Mais la tendance se mesure également dans la transformation actuelle d’activités sédentaires en activités mobiles. On pense aux food-trucks, aux bus de co-working, aux showrooms mobiles etc. Le principe de rendre accessible tous les étages aux véhicules répond à cette évolution.

La flexibilité des plateaux permet d’accueillir des activités très variées et de s’ajuster à la demande. Elle répond à un principe d’économie circulaire, selon lequel les déchets issus d’une production deviennent la matière première d’une autre. Ce principe impose la proximité de certaines industries, une capacité d’ajustement du bâtiment, ainsi qu’une capacité de stockage des matières réutilisées. La profondeur des plateaux et l’activité de self-stockage proposée vont dans ce sens. L’ouverture du bâtiment à son environnement immédiat également. On imagine que les habitants du complexe d’habitation voisin viendront déjeuner dans le restaurant associé au showroom, que les petites industries accueillies dans l’hôtel industriel seront les clients du concessionnaire, que l’expertise des garagistes s’étendra aux technologies des nouveaux véhicules électriques, que les professionnels des étages pourront échanger avec leurs collègues du rez-de-chaussée, et que la proximité des différentes activités produira un climat d’interaction et d’émulation favorable à la transmission des savoir-faire et des matériaux.

L’enjeu de cette mixité n’est pas simplement de mélanger tout avec tout, mais de fabriquer un microcosme

mettant en relation les usagers et le voisinage. Il s’agit de créer un écosystème favorisant l’ouverture 24h/24 du bâtiment, afin de compenser la mono-programmation typique des secteurs industriels et leur ouverture restreinte aux heures de travail. La présence des ateliers d’entretien et de réparation au rez-de-chaussée, celle des showrooms et événements au premier étage, ainsi que l’accès indépendant aux activités professionnelles situées aux étages, contribuent à urbaniser le canal et le boulevard adjacent.

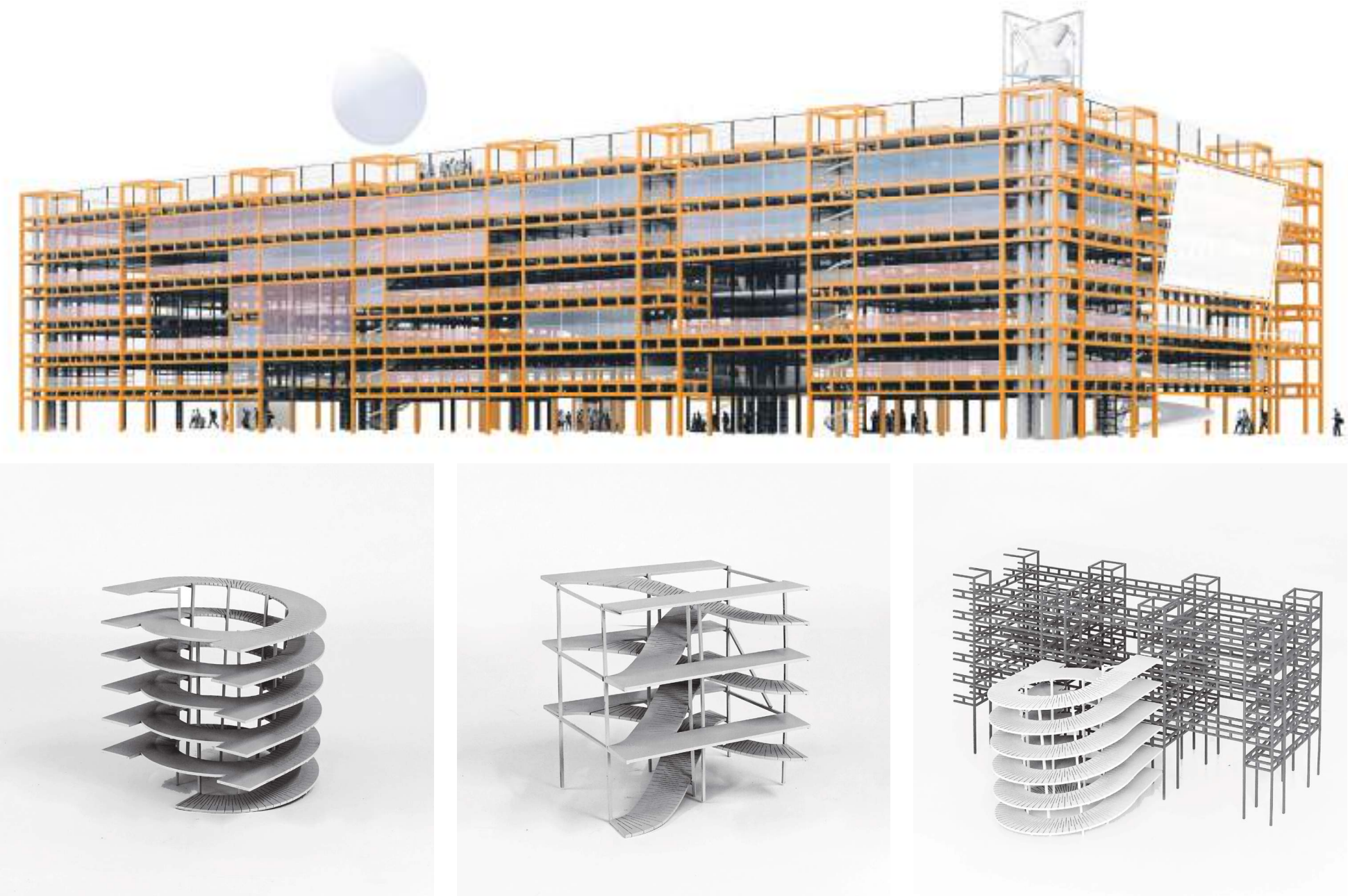
La structure du Fun Car Palace, telle que nous l’imaginons, permet de répondre à quatre scénarios d’usage. Le premier scénario correspond à l’idée d’un Garage 2.0, suggéré dans le programme initial, visant à augmenter sensiblement les usages de la concession actuelle. Le second scénario correspond à un programme d’hôtel post-industriel, accueillant des activités créatives. Ce scénario se base sur l’éventualité d’une réduction de l’activité des showrooms. Des planchers supplémentaires sont installés dans les double-hauteurs initiales. Les garages du rez-de-chaussée sont partiellement reconvertis en espaces logistiques pour les livraisons des ateliers situés aux étages. Dans ce scénario, certains noyaux techniques accueillent des monte-charges supplémentaires afin que les automobiles accèdent directement aux ateliers. Des noyaux d’escaliers supplémentaires sont également aménagés afin de répondre aux normes de sécurité et à l’évacuation d’un public plus nombreux. Des espaces de self-stockage sont intégrés comme service aux entreprises.

Le troisième scénario est celui d’une halle multifonctionnelle accueillant des activités de loisirs et de sport, des événements, des congrès et des spectacles. Dans ce scénario, ce sont les grands volumes du Fun Car Palace qui sont mis à profit. La nef est transformée en théâtre avec une scène et des gradins. Les activités productives sont maintenues aux derniers étages sous la forme de lofts pouvant accueillir des résidences d’artistes. Le bâtiment participe ainsi à la vie sociale et culturelle de la ville et du quartier. Le dernier scénario correspond à la mutation du Fun Car Palace en hub des nouvelles mobilités. Sa situation géographique,

à proximité du centre, ainsi que sa fonction initiale de vente et de commercialisation de véhicules, permettent d’envisager logiquement cette transformation. Dans ce scénario, les activités d’entretien sont maintenues mais le bâtiment accueille une plus grande proportion de stationnements pour des usagers extérieurs. Le bâtiment est converti en parking relais. Des emplacements de stationnement supplémentaires sont installés sur le toit afin d’améliorer son rendement. Des éoliennes urbaines sont situées à l’aplomb des noyaux techniques afin de fournir l’énergie nécessaire au rechargement des véhicules électriques.

Le scénario idéal se dessine à l’intersection de ces différents scénarios, comme une coupe transversale empruntant à chacun d’eux. Dans ce scénario idéal, le Fun Car Palace est un garage de nouvelle génération, associé à un hôtel industriel accueillant de jeunes entreprises. Il intègre un hub des nouvelles mobilités permettant le transfert d’un véhicule individuel à un transport collectif, tout en offrant aux habitants du quartier de nouveaux lieux de loisir et d’événement. Il se dessine comme une trame des possibles où la notion de flexibilité ne répond plus à l’idéal de l’espace neutre, mais à des dispositifs spécifiques associant contrainte et liberté. Il appelle à une architecture de l’anticipation, capable de s’adapter, mais plus encore de mettre en scène des imbrications improbables de production industrielle et de loisir, de stockage et d’événement ●

Le studio Muoto est une agence d’architecture basée à Paris depuis 2003. Ses activités couvrent les champs de la maîtrise d’œuvre, de la recherche et de l’enseignement. Muoto signifie forme en finnois. Gilles Delalex, architecte français, a étudié à Grenoble et Montréal. Il est master en urbanisme et docteur en art de l’Université Alvar Aalto, Helsinki. Il est professeur à l’Ecole d’Architecture de Paris-Malaquais où il dirige le département Théorie, Histoire, Projet. Il a enseigné à l’Ecole des Ponts et Chaussées de 2004 à 2008. Il est chercheur au Laboratoire Liat, depuis 1998. Yves Moreau, architecte belge-néerlandais, a étudié à l’Ecole des Arts de Saint Luc à Bruxelles. Il est diplômé de Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg. Il a collaboré avec l’agence Blå Arkitektur Landskap, de 2000 à 2001, Parfums Christian Dior, et Dominique Perrault de 2001 à 2006. En 2008, il est lauréat des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes et paysagistes. Il enseigne à la Peter Berhens School of Architecture de Dusseldorf.



Fun Car Palace, (1) vue d'ensemble, (2) rampe circulaire, (3) rampe croisées, (4) structure et rampe. ©Studio Muoto, 2019

Alexandre Merza

Le SUV n'a jamais été une voiture conceptuelle

Consultant en prospective

Alexandre Merza est consultant en prospective pour des industriels automobiles. Après avoir animé la cellule de prospective d'un groupe automobile français, il est aujourd'hui basé en Suède d'où il continue à explorer les enjeux liés au futur de l'automobile à l'heure des radicales mutations de notre monde.

178 p.16

CRITIQUE

Novembre 2020

Nous sommes tous appelés à tourner une page automobile. Sans pour autant sembler y arriver. Il convient de rappeler que l'automobile est une production d'un monde industriel, mécaniste, fait de *process*, *standards* et rouages bien huilés. Par définition, il combat toute rupture. Dès lors, toute l'histoire automobile occidentale s'est écrite dans une logique *incrémentale* d'amélioration continue : un peu plus sûre, un peu plus sobre, un peu plus grande, plus haute, mais aussi un peu plus lourde... La France des Trente Glorieuses se structure autour d'un mythe prométhéen qui place l'innovation technique au cœur du progrès érigé en modèle de société. Puissance, vitesse sont alors au cœur de la promesse automobile. Les bases de l'automobilité ⁽¹⁾ comme norme sont jetées au moment où se profile l'éclatement urbain. Les voitures vont entrer dans une longue phase de mise à jour, sans réelle rupture. Les petites voitures populaires gagneront en polyvalence, on dira d'elles d'ailleurs qu'elles ont *tout d'une grande* taillées pour une mobilité pendulaire.

Dans les années 90, alors que la voiture est partout, elle devient d'un ennui extraordinaire. Un monde en gris dans lequel l'automobile se fond. Elle incarne pleinement la fracture sociale entre *mobiles*, ayant accès à l'emploi, aux biens, à l'*ailleurs* et les *immobiles*, dont l'horizon se rétrécit toujours plus. Arrive alors dans le paysage automobile un OVNI, aux antipodes de l'offre du marché, accessible, mais distinctive. La Twingo raconte l'histoire d'une vie faite de reconfigurations permanentes, à l'image de sa modularité, plus égalitaire, avec son compteur numérique au centre, en quelques mots, celle d'une convivialité retrouvée. La silhouette dite *mono-volume* préfigure non pas la nouveauté automobile, mais l'évolution des relations au sein de la cellule familiale. Se met alors en place un monde fait d'*openspace* — conducteurs et passagers sont ainsi au même niveau — où l'autorité ne s'incarne plus dans la distribution de l'espace. Le conducteur n'est plus maître à bord, il doit partager le pouvoir. Le monospace allait envahir le marché : on en trouve de toutes tailles, de toutes formes, chez tous les acteurs du marché. Bien plus que le 4×4, le monospace allait jeter les bases du

SUV (ndlr : *Sport Utility Vehicule*) qui est aujourd'hui la silhouette au cœur de toutes les envies et crispations ⁽²⁾. Alors que la société entre de plain pied dans l'ère de l'individu multifacette, de l'hédonisme et de l'expression personnelle, le monospace ne laissait à son conducteur qu'une seule identité : celle de père-mère de famille, à l'instar de la *Peugeot 806* : « *la voiture que les enfants recommandent à leurs parents* ».

Le SUV n'a jamais été une révolution conceptuelle. C'est une évolution aussi attendue que prévisible d'un marché à l'image de notre société où se sont effondrées les valeurs du *collectif*. Pour comprendre l'attachement au SUV, il faut en décoder sa puissance culturelle. Voiture à tout faire, il représente une sorte de revanche des parents qui allaient enfin pouvoir redevenir cools. Ce mouvement général d'esthétisation ne produisant au final qu'une fâcheuse homogénéisation des goûts et codes. Partout et chez tout le monde, le SUV est de moins en moins distinctif, l'expression d'une urbanité globale des *villes-mondes*. Plus le SUV continue sa conquête du marché, jusqu'à devenir synonyme même de voiture, plus il semble être en complet décalage, incapable d'incarner le monde d'aujourd'hui et celui à venir. Bernard Stiegler nous interrogeait sur cette inaptitude à se projeter dans l'avenir ⁽³⁾. Cette paralysie collective viendrait de notre désir collectif d'en finir avec le monde tel qu'il est sans savoir par quoi le remplacer. La voiture semble en fait n'être qu'un symptôme de notre incapacité à se penser en société et produire un projet commun appelant de nouvelles façons de se déplacer, de nouveaux objets et artefacts.

Face à cette absence de vision, deux types de récits s'offrent à nous. Le premier est un classique retour aux fondamentaux et aux systèmes qui font autorité. Un constructeur allemand vient d'en donner un sublime exemple en annonçant son repositionnement du *premium* au luxe. Cette posture superlative, d'exagération des codes pour *happy fews*, risque bien d'éloigner encore plus la voiture des dynamiques socioculturelles. Le deuxième place la technologie comme seule réponse. Ce nouveau récit du véhicule électrique et technologique porté par les mythes de la Silicon

Valley, teinté de techno-solutionnisme, ne serait qu'une réactualisation de la promesse de toute puissance technique de nos années DS. Une réponse qui ne questionne en rien notre façon de nous déplacer et remet à jour les dimensions traditionnelles de performances, sensations, vitesse. À une époque de durcissement des rapports sociaux, de crises sanitaires, la voiture pourrait même devenir une forteresse individuelle. Interrogé à propos de la pertinence des vitres blindées du *Cyber Truck*, la réponse du fondateur de Tesla, Elon Musk, a de quoi laisser sans voix : « *Nous voulons être un leader dans la technologie de l'apocalypse* » ⁽⁴⁾.

Tout cela paraît bien léger face aux questions fondamentales qui se posent à nous. La voiture et l'automobilité peuvent choisir de s'extraire de ce monde, ne s'adressant dans une posture superlative qu'à une niche ultra privilégiée, sans adresser les enjeux sociétaux. Il en va de notre responsabilité collective de ne pas laisser cette vision comme seule proposition. La voiture devra d'abord sortir de son système auto-référentiel et s'autoriser à questionner sa définition même. Peut-être devrions-nous interroger la pérennité de l'automobile comme objet polyvalent, capable de tout, tout le temps. N'est-il pas temps de produire de nouveaux objets plutôt que de partir d'un objet immuable qui demande aux individus d'adapter leur vie autour ? L'automobile devra explorer de nouvelles fonctions. La voiture ne pourrait-elle pas devenir un espace disponible, une ressource immobilière lorsqu'elle est statique ? Ne pourrait-elle pas devenir un élément clef dans la décentralisation des systèmes énergétiques à l'heure de l'électrification ? On peut faire comme si la voiture n'existait pas. Pourtant elle est là. ●

⁽¹⁾ N.D.L.R. : Vincent Kaufmann, Jean-Marie Guidez, *Les Citadins face à l'automobilité : étude comparée*. CERTU, 1998. ⁽²⁾ N.D.L.R. Samuel Klebaner, "L'essor du SUV, un choix avant tout politique." *The Conversation*, en ligne, 2020, Disponible à l'adresse : <https://theconversation.com/automobile-essor-du-suv-un-choix-avant-tout-politique-149781> (consulté le 12 novembre 2020). ⁽³⁾ Bernard Stiegler, *De la misère symbolique, Tome 1 : L'Époque hyperindustrielle*, Galilée, 2004. ⁽⁴⁾ Citation d'Elon Musk dans l'émission *Jay Leno's Garage* : "Because it's badass & super cool! I mean, do you want your truck to be bulletproof or not? Of course you do!... We want to be a leader in apocalypse technology", 27 mai 2020.