

PLAN LIBRE

Le journal de l'architecture en Midi-Pyrénées

Ariège
Aveyron
Gers
Haute-Garonne
Hautes-Pyrénées
Lot
Tarn
Tarn-et-Garonne

082

Juin 2010

Europar 10 « inventer l'urbanité » - site de Laubis

Les 101 mots de l'architecture à l'usage de tous

L'espace aéroport

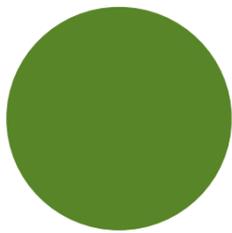
Référentiel horaire des missions d'architecte

Construction d'un bâtiment pour le siège du SDE 82 à Montauban

Le métier, la profession



2,00 euros



ÉDITORIAL

Daniel Estevez

«Voilà ce que je veux inculquer aux élèves. Échapper à leurs dessins, composer en se promenant. L'oeil est un point fixe et l'architecture doit pivoter de toute sa masse autour du regard. C'est comme cela qu'on apprend à construire, et construire des cités où il est agréable de vivre.»

L'oeuvre de Fernand Pouillon a toujours répondu à ce plaidoyer pour une architecture du mouvement et du bien-être. L'architecture doit pivoter autour du regard, elle organise la vie à hauteur d'homme et la construction n'est rien si elle ne permet pas d'accéder à une vie sociale dense et durable. Tel est le message. Ici la construction est contrôlée dans ses détails précis mais avant tout elle est maîtrisée dans ses coûts pour servir un but social. Les résultats sont convaincants. La beauté de la cité Climat de France à Alger montre, aujourd'hui encore de façon exemplaire, ce que l'appropriation sociale apporte à l'architecture quand celle-ci est construite avec précision, rigueur et surtout avec retenue. Elle lui apporte son contenu, sa signification.

L'appropriation sociale de l'architecture, c'est cette multitude d'actes, de gestes, d'attentions, de soins ou d'habitudes quotidiennes par lesquels les habitants activent le bienveillant bâti qui les accueille. L'appropriation, c'est le désordre de la vie, du linge au fenêtrage, des fleurs aux balcons, du bruit et des réunions sur les terrasses.

Mais cette activation de la pierre et du béton par les êtres humains qui y habitent ne va pas de

soi. Elle est en fait rendue possible par le métier de l'architecte. Le métier résulte directement de sa capacité à articuler dans un même bâtiment qualités sensibles, qualités d'usage et économie de la fabrication. C'est là l'humanisme de l'architecte, il se refuse à être un planificateur en surplomb. Un spécialiste des plans masses qui organisent des morceaux de sucre vus d'avion. « Je préfère mille architectes à un seul urbaniste » disait ironiquement le mois dernier Jean-Philippe Vassal lors d'une conférence à l'école d'architecture de Toulouse. Fernand Pouillon n'aurait probablement pas désavoué cette sentence provocatrice.

On pourra s'en faire une idée en lisant les extraits des textes corrosifs présentés en dernière page de ce numéro de Plan Libre. Fernand Pouillon, à qui la galerie du CMAV consacre sa prochaine exposition à partir du 26 juin 2010, y défendait fortement le métier d'architecte. Le métier, pas la profession. L'exercice professionnel d'un métier n'est pas le métier. Remplir un rôle fonctionnel dans un système de production déqualifiant n'est pas un métier.

Ces réflexions entrent en écho avec notre époque présente. De toute part en effet on s'ingénie aujourd'hui à nous convaincre qu'il n'est plus temps d'exercer un métier. Occuper un emploi nous suffira bien. Et après celui-ci en occuper un autre et ainsi de suite pour vivre finalement dans le présent perpétuel du travail sans finalité. Plus question de projeter l'accroissement de nos savoir-faire sur l'ensemble de notre vie sociale, de nous

perfectionner, de progresser dans le temps, d'en apprendre toujours encore davantage et d'avoir ce plaisir parfait d'enfin « nous y connaître » un peu mieux.

Aujourd'hui la vraie subversion révolutionnaire consiste à promouvoir les métiers et avec eux l'art de vivre contemporain qui s'y attache. Il s'agit à l'instar de Fernand Pouillon, de promouvoir une vision qualitative du travail c'est à dire une vision à l'exact opposé de celle qui considère les hommes en quantité et leur travail en comptabilité.

Pourtant, cette représentation strictement quantitative du travail que nous pensions révolue nous la voyons donc à l'oeuvre aujourd'hui même. Elle présuppose, écrivait à ce sujet Hannah Arendt, « l'équivalence qualitative de toutes les activités pour lesquelles on ne demande aucune compétence spéciale et ces activités n'ont en soi aucune finalité : elles ne représentent que des sommes de force de travail que l'on additionne de manière purement quantitative ». Et c'est dans ce sens précis que Pouillon, de son côté, indiquait dans un autre texte qu'en abandonnant la notion de métier, l'architecte risquait simplement de se condamner à l'incompétence.

MAISON DE L'ARCHITECTURE Midi-Pyrénées

Adhésion / Abonnement / Commande

○ Bulletin d'adhésion 2010

Professionnels : 50 euros / Étudiants : 20 euros

Être adhérent à la Maison de l'Architecture permet de devenir un membre actif (prendre part aux décisions, aux assemblées générales annuelles...), d'être abonné à Plan Libre et de soutenir le programme et les actions de l'association (Expositions, Plan Libre, Prix Architecture...).

Un ouvrage au choix parmi les six déjà publiés est offert sur simple demande.

○ Bulletin d'abonnement à Plan Libre pour une durée de 1 an / 10 numéros

Professionnels : 20 euros / Étudiants : 10 euros

○ Publications de la Maison de l'Architecture : 10 euros l'exemplaire



Jean Dieuzaide. Architecture, photographie



Pack Prix Architecture. Années 2001 + 2003 + 2005



Prix Architecture Année 2007



Prix Architecture Année 2009



Plan Libre. Recueil articles cahiers centraux 2002-2006

Nom

Prénom

Profession

Société

Adresse

Tél.

E-mail

Le bulletin d'adhésion ou d'abonnement complété, est à renvoyer accompagné du règlement à :

Plan Libre / Maison de l'Architecture Midi-Pyrénées, 45 rue Jacques Gamelin 31100 Toulouse / E-mail: ma-mp@wanadoo.fr

Plan libre, le journal de l'architecture en Midi-Pyrénées

MAISON DE L'ARCHITECTURE Midi-Pyrénées

Edition

Maison de l'Architecture Midi-Pyrénées
45, rue Jacques Gamelin 31100. Toulouse
tél. 05 61 53 19 89 / ma-mp@wanadoo.fr
Dépôt légal à parution

N° ISSN 1638 4776

Directeur de la publication

Pierre Duffau.

Rédacteur en chef

Jean-Manuel Puig.

Bureau de rédaction

Bernard Catllar, Daniel Estévez, Véronique Joffre.

Comité de rédaction

Sylvie Assassin, Nathalie Bruyère, Philippe Cirgue, Danièle Damon, Vincent Defos Du Rau, Gérard Ringon, Gérard Tiné, Pierre-Edouard Verret.

Coordination

Aurélié Bayol.

Informations Cahiers de l'Ordre

Martine Aires.

Ont participé à ce numéro

Vincent Defos du Rau, Daniel Estévez, Gérard Ringon, Andréa Urlberger, W-Architectures.

Graphisme

Bachs estudi gràfic. Marta Bachs, Anissa Mérot.

Impression

SRI Rotative.

Pour écrire dans Plan Libre contactez le bureau de rédaction à la Maison de l'Architecture Midi-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 avec le soutien du Ministère de la Culture et de la Communication - DRAC Midi-Pyrénées, la Région Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la Mairie de Toulouse et le Club des partenaires : NPN, Syndicat National du Béton Prêt à l'Emploi, Technal, VM Zinc.



ACTIVITÉS

MAISON DE
L'ARCHITECTURE
Midi-Pyrénées

Exposition

**Europan 10 « inventer l'urbanité » - site de Laubis
du 24.06 au 03.09.2010
L'îlot 45 / Maison de l'Architecture**

Le concours European a pour objectif de révéler de jeunes professionnels européens de la conception architecturale et urbaine et de faire connaître leurs idées. Il aide également les villes et les aménageurs qui proposent des sites au concours à trouver des réponses architecturales et urbaines à des situations urbaines en mutation. Pour cette 10^{ème} édition, 6 sites en France ont été retenus dont le site de Laubis à Seilh. Le Grand Toulouse et la commune de Seilh envisagent l'urbanisation du site de Laubis comme une alternative à l'étalement urbain qui caractérise la seconde couronne de l'agglomération. Il s'agit de concevoir de nouvelles morphologies urbaines capables d'articuler densité bâtie, diversité architecturale et mixité des fonctions.

A travers cette exposition, la Maison de l'Architecture présente les 10 projets pré-sélectionnés sur le site de Laubis à Seilh dont les 3 projets retenus pour participer à la consultation lancée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Vernissage le 23.06.2010 / 18h00

En présence des 3 équipes, qui présenteront leur projet :

- « Les champs des possibles » Ilham Laraoui, Architecte, Marc Bringer, Architecte.
- « Tricoter son quartier » Hervé Ambal, Architecte, David Rupp, Architecte, Thersile Dufaud, Architecte
- « Seilh habitat toujours collectif toujours individuel » Sylvia Mocci, Architecte-Ingénieur, Carlo Atzeni, Ingénieur, Adriano Dessi, Ingénieur

suivi d'une discussion

En présence de Alain Fillola, Vice-Président du Grand Toulouse, Bernard Keller, Président de Blagnac Constellation, Guy Lozano, Maire de Seilh, Alain Garès, Directeur Général du Développement urbain et durable au Grand Toulouse / Mairie de Toulouse, Frédéric Bonnet, Architecte-Urbaniste, Anne Vigne, Secrétaire Générale European France. / Modérateur : Jean-Manuel Puig, Architecte

L'îlot 45 . Maison de l'Architecture

45, rue Jacques Gamelin 31100 Toulouse
entrée libre du lundi au vendredi de 09h30 à 17h30

Appel à projets

À l'occasion du **Salon Habitez naturel, maison bois et basse consommation**, du 21 au 24 octobre 2010, la Maison de l'Architecture Midi-Pyrénées souhaite présenter une nouvelle exposition à partir des projets qui seront proposés par des architectes de Midi-Pyrénées.

Il s'agit d'exposer des projets réalisés de maisons individuelles (habitat et ses annexes, projet à ossature bois, maison bioclimatique, maison passive, bâtiment écologique ...).

Merci de nous faire parvenir ces projets avant le **30 juin 2010**. Par projet proposé : une à deux photos, plan, détail du plan ou détail constructif

Maison de l'Architecture Midi-Pyrénées
Mél : ma-mp@wanadoo.fr - Tél. 05 61 53 19 89

AGENDA

Exposition Installation

**Les parcelles du végétal Figeac et ses jardins
Du 4.06 au 19.09.2010 – Figeac**

La programmation des parcelles du végétal invite à explorer les jardins qui rythment le paysage urbain de Figeac et la vie de ses habitants.

www.ville-figeac.fr

Exposition

**Léonard Gianadda, « D'une image à l'autre »
Du 15.05 au 11.07.10, Musée Toulouse Lautrec - Albi**

Cette exposition conduit le visiteur à la découverte d'une facette méconnue de la personnalité de Léonard Gianadda, ingénieur, bâtisseur, académicien, mécène, il fut aussi dans les années 1950 un photjournaliste de talent. Ces photographies ne sont ni un compte-rendu politique, ni une enquête sociologique. Elles sont à regarder tel le carnet de voyages d'un jeune homme qui affectionne le contact avec les gens et qui réussit à gagner leur confiance dans des échanges que l'on devine profonds.

www.musee-toulouse-lautrec.com

Palmarès Technal

9^{ème} édition

Chaque année depuis 9 ans, ce concours récompense les plus belles réalisations, tant sur le plan architectural que technique, mettant en relation Architectes et Aluminiers Agréés Technal. Tous les dossiers présentés seront mis en ligne sur le site du palmarès.

Clôture des inscriptions au 9 juillet 2010.

Dossier de candidature à télécharger sur :
<http://palmares-architecture-aluminium.technal.fr>

Événement

**Les 24^{ème} Rendez-vous
de l'Architecture
Le 07.10.2010
Stadium de Toulouse**

Organisation : Ordre des architectes
Midi-Pyrénées et Maison de l'architecture
Midi-Pyrénées

« LES 101 MOTS DE L'ARCHITECTURE À L'USAGE DE TOUS »

Gérard Ringon - Tu m'as proposé de participer à la présentation de ces « 101 mots de l'architecture à l'usage de tous ». Quand nous avons eu l'occasion d'échanger quelques propos au sujet de ce livre, je t'ai entendu établir des relations entre ce que tu connais de la démarche de ces deux architectes et ce que tu avais lu dans leur livre.

Vincent Defos du Rau - Dans cet ouvrage des « 101 mots », Florence Lipsky et Pascal Rollet réalisent un inventaire personnel de leurs thèmes de prédilection et nous livrent une part de leurs méthodes de praticiens et d'enseignants. Sous une forme qui peut sembler légère au premier abord, je crois qu'ils développent ce qui constitue leur pensée et leur vision de l'architecture.

J'ai en effet retrouvé dans la forme même de cet ouvrage-inventaire, le témoignage des pratiques de collage, de clivage, d'assemblage, de classement et de collections, qu'ils affectionnent et revendiquent, comme ils le précisent eux-mêmes dans « *Penser-classer* », en référence et en éloge à Georges Perec.

Je crois reconnaître une de leurs qualités majeures dans cette façon de tisser une pièce complexe en additionnant « 101 » réflexions de forme brève et condensée - guère plus d'une page par mot - ouvrant toutes sur une profondeur de champ et posant le postulat du métissage ou du croisement des disciplines en architecture...

Il y a là déjà selon moi une forme manifeste de maîtrise d'œuvre.

G. R. - Ce livre est construit sous la forme d'un abécédaire, une forme qui me plaît, peut-être parce qu'elle se prête à une lecture vagabonde qui peut aller d'un mot à l'autre sans respecter la linéarité et l'ordre qui s'impose habituellement dans la lecture d'un livre. Néanmoins, si cette forme de livre se présente sous l'aspect de fragments, se pose la question de l'unité et de la cohérence d'une pensée.

V. D. R. - Mais l'ouvrage invite justement à rechercher les lignes de force, la trame sous jacente, et chacun peut essayer d'en dégager le corps de préoccupations récurrentes... Pour moi, dans une première lecture, ressortent immédiatement les notions de trajectoire, d'énergie, et de combat, posés comme constituants de l'architecture... « *L'architecture est un sport de combat* »..., c'est un thème transversal.

D'abord combat avec soi, pour tenir une conviction, affirmer un choix, trancher dans ses affects et faire émerger ce qui fait sens...

Ensuite combat avec le monde, pour mobiliser l'énergie de l'action, écarter les faux raisonnements, contraindre la matière et les matériaux dans des formes et des usages appropriés.

Le mot « *posture* » est donc primordial dans l'idée qu'ils se font de la prise en compte du contexte au sens large et de l'attitude à adopter pour faire « *œuvre* ».

L'analogie avec les arts martiaux permet ici de rappeler que l'architecture est un acte engagé, qui nécessite des postures engagées, rassemblant l'énergie dans des buts très déterminés - comme dans le karaté - pour détruire et/ou pour construire, mais conduisant aussi à des postures douces utilisant la souplesse et canalisant la force de l'adversaire - comme dans le jiu-jitsu.

Cette attitude double produirait en architecture, d'une part « *... un arsenal formel et conceptuel assez fort pour bousculer toute situation du réel... et d'autre part,*

...une posture attentive de lecture et de décodage du réel, en vue d'en faire émerger une proposition architecturale nourrie des énergies en place... » (p.78).

J'apprécie ces analogies car elles disent à la fois la force et la faiblesse, l'équilibre et le mouvement, de l'architecte engagé et orienté vers un seul but - l'acte de bâtir - dans un parcours d'embûches, de contradictions et de doutes.

J'y retrouve aussi la complémentarité d'association, féminin - masculin, qui caractérise le tandem Lipsky-Rollet, mais qui est au fond présente en chaque architecte, image des alternances

plus que des tensions, entre théorie et pratique, entre données et conviction, entre analyse et action.

Cette discipline - l'architecture - revêt donc l'aspect d'un combat s'inscrivant dans l'idée de « *justesse* »... Mobilisation des énergies plus que de l'intentionnalité, concentration et équilibre, comme dans la pensée des arts martiaux « *... le projet parfaitement équilibré exigeant de celui qui s'y adonne qu'il renonce à toute intentionnalité pour mieux le laisser apparaître...* » (p.57).

G. R. - Pour ma part, je dirais, un peu à l'encontre de ce que je viens de dire sur mon intérêt pour une lecture fragmentée, que j'ai été amené à chercher des lignes de force dans ce livre.

J'ai remarqué tout un ensemble de références à l'anthropologie qui constituent une sorte de socle de réflexion pour les architectes, à travers des mots comme « *Abri* », « *Archétype* », « *Grotte* », « *Sol* ».

J'ai aimé dans ce livre l'attention à des mots qui pourraient sembler s'intéresser à des détails mineurs de l'architecture, « *La Borne Fontaine* », « *Tôle ondulée* », « *Le Kotatsu* » japonais. Ma lecture m'a amené à associer plusieurs entrées qui concernent la démarche de travail de l'architecte : certaines entrées étaient prévisibles comme « *Création* », « *Projet* ».

« *Reading* », un bref texte emprunté à Giancarlo de Carlo compare la réflexion préparatoire au projet d'architecture à la lecture de ce « *grand palimpseste que forme la ville et son territoire* » avec « *les événements qui se sont produits à travers l'histoire, le développement social et culturel, le sens et le rôle de systèmes d'organisation et des formes architecturales* ». D'autres entrées, toujours à propos de la démarche de projet, comme « *Pensable-possible* » et « *Interdisciplinarité* » explicitent les processus de travail des architectes dans des termes qui m'ont fait penser à la notion de complexité telle qu'elle a été développée par Edgar Morin.

« *Recherche* », cette entrée m'a surpris et intéressé parce qu'elle m'a ramené à des échanges et des débats souvent vifs entendus entre enseignants d'école d'architecture : dans la démarche de projet, les architectes peuvent-ils se revendiquer d'une démarche de recherche ? A cette question résumée ici très succinctement, Lipsky et Rollet répondent : « *...la recherche en architecture se servant du projet comme outil de travail existe dans toutes les grandes universités du monde et l'exception culturelle française sur ce point n'est pas justifiée. La recherche sur la génération des formes non standards, sur les dispositifs de réalité augmentées menées par les Laboratoires de la Columbia Graduate School of Design de l'Université de Harvard montrent des voies d'intervention sur l'espace dont personne ne met en cause le fait qu'elles constituent de véritables investigations scientifiques de pointe...* »

V. D. R. - Je trouve de mon côté, que la place du corps humain comme référent à l'espace, est un thème constant dans le livre. Les paragraphes « *Structure* », « *Gravité* », « *Sol* » forment un tout et renvoient simplement à « *Proprioception* » où ils invitent l'architecte à « *...ne pas seulement travailler son aptitude à représenter le possible invisible...(mais aussi)... à entraîner son corps à pressentir finement les effets de l'espace qu'il est en train de concevoir...* » (p. 81). Tout ceci concourt à l'idée que c'est notre mobilité d'humain qui est à la base de toute conception spatiale. On en retrouve la trace dans « *Geste* » (p. 54) où les dessins au trait de Charles et Ray Eames sont pour eux « *... la définition exacte de l'architecture domestique : un espace pour abriter des gestes...* »

On peut aussi se rappeler que Lipsky-Rollet ont construit un studio de danse pour la compagnie Bagouet à Montpellier. Les trajectoires des corps des danseurs font écho chez eux aux préoccupations de la conception architecturale.

G. R. - Ce petit livre est-il « *à l'usage de tous* », comme y invite son titre ? Au mot « *Pédagogie* » une réflexion de Joseph Beuys - « *chaque homme est un artiste* » - , est reprise pour fonder le projet de révéler à chacun « *la capacité de réfléchir en créateur...* afin qu'il puisse se représenter de façon intelligible le

rôle de l'architecture dans la société ».

Mais, à contrario de cette volonté, il me semble que certains propos du livre donnent une image faussement claire de l'architecture. J'en donne un seul exemple avec ce qui est écrit au mot « *Construire* » où est reprise une phrase de Mies van der Rohe : « *Dès qu'il empile une brique sur une autre, l'homme fait acte d'architecture* ». La beauté de cette définition lapidaire crée une illusion en ramenant l'architecture à une sorte d'acte premier et unique, « *consubstantiel à l'homme* » comme le disent les auteurs, qui feint d'ignorer les complexités de cet acte de bâtir avec les processus de travail et les enjeux symboliques et sociaux qu'il comporte.

Cette remarque n'invalide pas le plaisir et l'intérêt que j'ai eu à cette lecture ; elle ouvre un débat qui me semble nécessaire.

V. D. R. - Je n'ai trouvé aucune forme de sacralisation de l'architecture dans cet ouvrage, et il me semble réellement accessible à tous. Les références cinématographiques, pleines de poésie, à Buster Keaton ou à Wim Wenders en sont une illustration. En explicitant des notions comme celle du double-regard, celui du photographe, de la surface des choses, du « *grain* » de la peau et de l'enveloppe, et celui du chirurgien, regard de la mise-à-nu, du squelette et de la structure, je crois que Lipsky-Rollet donnent des clés pour comprendre l'architecture.

Je retiens également leur façon très claire de resituer l'architecture dans une question globale d'aménagement du territoire, même s'ils abordent ses répercussions dans l'intime de chacun d'entre nous. En posant la question : « *comment ferons-nous quand nous serons trop nombreux ?* », et en donnant de la Terre l'image d'un simple « *véhicule cosmique* », ils nous obligent à penser « *l'économie* » (p.42 : « *administration d'une maison* ») et la sauvegarde de la planète « *... dans une attitude de respect de la sécurité digne d'un pragmatique raisonnement d'aviateur, de marin ou de pilote automobile* » (p.76).

L'ouvrage prépare ainsi la possibilité que chacun en « *fasse usage* », c'est à dire s'accapare simplement l'idée complexe d'architecture, incluant les nombreux composants qui concourent à sa réalisation.

Vincent Defos du Rau, architecte et Gérard Ringon, sociologue.

Les 101
MOTS de
L'ARCHI
TECTURE



photographie : Andrea Urlberger

l'espace aéroport

Par Andrea Urlberger, Daniel Estevez

L'aéroport, à travers les représentations que l'on peut en donner, apparaît très souvent comme une architecture de la disjonction et de la tension. Ici, les notions de signification et de fonctionnement, d'usage et de contrôle, de limite et d'intériorité, de public et de privé, de besoins et de désirs se contredisent, entraînent des contrastes et des paradoxes qui s'expriment par la conjonction 'mais'. L'aéroport est fermé mais ouvert, public mais privé, délimité mais proliférant, défini mais en chantier, coercitif mais indéterminé. Cette série de conjonctions 'mais' décrit une architecture où divers niveaux se contredisent sans pour autant s'annuler. Dans la plupart des cas, ces contradictions ne sont pas le fruit d'une volonté esthétique ou d'une intention architecturale et, pas plus que les paradoxes, ne sont-ils nés du caprice. «Nous obéissons à la tradition du 'l'un ou l'autre' et manquons de l'agilité d'esprit qui nous permettrait de nous livrer aux plus fins distinguos et aux arrière-pensées les plus subtiles qu'autorise la tradition du à la fois», écrivait Robert Venturi dans son *Complexité et contradiction en architecture*. Est-ce à dire que l'espace aéroport, dans ses brutales juxtapositions même, recèle une valeur de complexité digne d'intérêt pour l'architecture ? Préfigure-t-il l'espace du contrôle social technologique parfait ou bien le continuum urbain d'une ville partout habitable et sans limite ?

Le travail de recherche franco-allemand *Aéroports_Airspaces* tente d'explorer ces questions et de les prolonger sur le terrain précis de la représentation de l'espace. Il s'agit d'expérimenter des procédures de représentation de ces lieux complexes et mal définis. Comment peut-on lire en effet ces espaces de mobilités contemporaines et que peuvent nous apporter sur ces questions les dispositifs et pratiques artistiques ?

Les textes réunis ici sont des extraits du rapport de recherche *Aéroports_Airspaces* présenté dans le cadre du programme interdisciplinaire de recherche *Architecture de la Grande Echelle* conçu par le Ministère de la Culture de la Communication. Ces passages prennent appui sur des expériences artistiques menées dans plusieurs aéroports internationaux avec différents artistes (Nogo Voyages, Raumlabor Berlin). Un enseignement de cinquième année de l'ENSA Toulouse a également été associé à cette recherche. En 2009 il proposait aux étudiants de concevoir un terminal multimodal pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Les différentes expériences de la recherche *Aéroports_Airspaces* ont donc en commun de s'appuyer sur des expérimentations provenant du monde de l'art appliquées au projet architectural. Le projet n'est donc pas simplement considéré comme un ensemble de connaissances et de savoirs appliqués à une structure physique. Les processus de projets constituent ici d'authentiques formes de production de connaissance, des formes qui ne distinguent pas entre savoirs théoriques et savoirs d'action et dont les travaux de recherche doivent s'emparer et même organiser.



workshop Nogo Voyages, Gwenola Wagon et
Stéphane Degoutin
visite des projets sonores dans l'aéroport de Munich

photographie Andrea Uriberger
Aéroports_Airspaces 2009f

Les paradoxes des aéroports

Andrea Uriberger

L'aéroport à partir d'expérimentations et de propositions artistiques

Il existe de multiples possibilités qui permettent de représenter l'aéroport. Ces représentations dépendent bien entendu de l'aspect de l'aéroport qu'il s'agit de relever. Par exemple, le livre *From Airport to Airport City* de l'agence d'architectes Güller Güller, Zurich, Rotterdam s'intéresse à l'aéroport essentiellement comme une infrastructure provoquant une impulsion urbaine.

Les approches choisies sont des schémas, des analyses sur la situation géographique et les moyens de transport qui relient la ville à l'aéroport, des coupes et plans de l'aéroport, on y analyse des données chiffrées comme le nombre des passagers, le fret, la distance à la ville, etc.

Il s'agit de définir un aéroport contemporain et de comprendre comment procéder à sa mutation, comment le transformer en une airportcity, ce mélange entre infrastructure technique et planification urbaine. Ces évolutions et intérêts sont d'ailleurs pour Güller et Güller conflictuels.

L'approche dans le cadre de cette recherche est toute autre.

Comment interpréter l'aéroport dans ses interstices, ses espaces non visibles, difficilement exprimables ? Comment saisir ces éléments par des pratiques artistiques et quels liens existe-t-il entre images, arts et architectures ?

Lors d'un cycle de conférence à la ETH Zürich, Dietmar Eberle¹ explique la double nature de l'architecture qui renvoie à la fois à une construction servant d'abri (climatique, social et psychologique) et qui fonctionne simultanément en tant que symbole et image. Ces deux pôles ne sont pas, selon Eberle, équilibrés.

À différentes époques, c'est soit son caractère constructif, soit le rôle de l'image qui semblent dominer. Dans ce dernier cas, sa fonctionnalité devient moins importante et l'architecture émerge d'un ensemble de

références picturales présentes et passées.

Dans le même sens, Nathalie Roseau souligne le caractère instable, voire incertain de l'aéroport qui n'est pas seulement un espace construit mais s'attache dans sa perception, sa conception et ses représentations, à un imaginaire particulièrement fort. Pour pouvoir saisir cette complexité, ces différentes formes d'existence, comment faut-il démêler images et réalités, perceptions et représentations ?

Friedrich Kittler, théoricien des médias et philosophe allemand n'établit pas de différence entre la réalité et l'image. Il explique que l'image fait partie de la réalité et souligne, comme Anne Cauquelin et Augustin Berque, les rapports réciproques entre représentation et espace qui forment ensemble la réalité.

Ces deux éléments sont étroitement liés voire entremêlés, l'image s'appuyant sur l'espace physique et ce dernier se forme à partir de représentations.

Pour Alain Thierstein économiste et Agnes Förster ingénieur, il existe également des liens étroits entre espace et images. Considérant l'image d'abord comme l'illustration de processus perceptifs, elle se partage en trois catégories les "images réalité", les "images média" et les "images mentales". Cette division rappelle d'ailleurs les théories développées par Edward Soja dans son livre *Thirdspace*² qui explique le réel comme un mélange entre espace construit, espace perçu et surtout espace vécu.

Tous les composants spatiaux ne sont donc pas physiques, certains sont invisibles, ancrés dans le temps, dans une action ou dans une pensée, "l'espace est généré mentalement"³. L'image est un moyen qui permet de visualiser cet espace mental pour qu'il puisse être mieux saisi, mieux compris, mais aussi mieux discuté⁴.

Pour le rendre visible, des diagrammes, des cartes proposés par exemple par Kevin Lynch dans *L'image de la ville*, des photographies documentaires ou d'autres formes d'images, des films ou des vidéos peuvent servir de point d'appui. "Le concept de l'image est très utilisé dans le monde de la planification urbaine. Les processus de travail sur et avec les images représentant l'espace sont de formes diverses, incluant des facettes aussi multiples que l'image contient de connotations différentes"⁵.

Face à cette utilisation massive de l'image, il est important de rappeler que toutes les images ne sont pas identiques, elles n'obéissent pas aux mêmes processus, aux mêmes objectifs et s'inscrivent dans des contextes très différents. C'est pourquoi, il est difficile de les considérer selon des critères analogues.

Dans le cadre de cette recherche, nous travaillons avec des représentations issues du monde de l'art.

Ce sont des images dans un sens large, même s'il s'agit de performances ou d'installations. Où se situe leur spécificité, comment les différencier ?

Jacques Rancière explique les pratiques artistiques comme un moyen de transformation de la pensée en pensée sensible de la communauté. Il propose de supprimer l'art en tant qu'activité séparée, de le rendre au travail, c'est-à-dire à la vie élaborant son propre sens « c'est comme travail que l'art peut prendre le caractère d'activité exclusive [...] le culte de l'art suppose une revalorisation des capacités attachées à l'idée même de travail. Mais celle-ci est moins la découverte de l'essence de l'activité humaine qu'une recomposition du paysage du visible, du rapport entre le faire, l'être, le voir et le dire »⁶.

L'art est considéré par Rancière comme un outil tout à fait particulier, capable de fournir une sorte de service comme la production d'une pensée sensible. Dans ce sens, l'art est tout à fait adapté à soulever le caractère sensible et émotif d'un lieu comme un aéroport.



workshop Raumlabor, Markus Bader
production des projets dans le chantier du Hall D,
aéroport de Toulouse-Blagnac

photographie Gérard Tiné
Aéroports_Airspaces 2009!

François Géhry analyse également ces processus d'activation des pratiques artistiques : «Lorsque l'objet d'usage [...] perd sa fonction, son opérabilité, que son caractère de chose est rendu accessible à notre perception.

Ainsi, l'appareil en panne comme une automobile ou un ventilateur se met à apparaître comme l'objet qu'il est, au sein même de la contrariété qu'il engendre¹. Les pratiques artistiques, en détachant l'objet de sa fonctionnalité première, arrivent à faire émerger une interrogation nouvelle de l'objet.

Dans le même sens, Harald Szeemann lors de son exposition en 1969 à la Kunsthalle de Berne, *Quand les attitudes deviennent forme*², n'explique pas les pratiques artistiques par la fabrication d'objets, mais par la mise en place de dispositifs et de processus.

C'est autour de ces processus et surtout à partir de leurs pratiques transversales que Marie-Ange Brayer³ questionne plus précisément les articulations complexes entre art et architecture : «parler de transdisciplinarité aujourd'hui peut sembler au premier abord relever de l'évidence, tant les pratiques artistiques contemporaines revendiquent une condition hybride. Pourtant nous sommes vite happés par cette boîte de Pandore au sein de problématiques complexes touchant au statut de l'œuvre d'art et questionnant notre propre rapport à l'œuvre.»⁴

Tout en développant les nombreuses collaborations et échanges, à la fois de personnes comme de pratiques, de détournements, d'emprunts et d'hybridations entre ces deux domaines, Marie-Ange Brayer considère l'architecture comme une discipline en soi transdisciplinaire dont l'ouverture vers d'autres disciplines fait partie de son essence.

En collaborant, en rendant certaines de leurs réalisations poreuses, artistes comme architectes transforment ainsi les limites entre leurs sphères qui

sont de toute façon de plus en plus floues. Cela ne signifie pas qu'aucune distinction n'existe désormais et que tout se mélange : «Ça peut se superposer. On peut être artiste et architecte comme Didier Faustino par exemple ou Philippe Rahm. Pour certains, c'est les deux à la fois, pour d'autres c'est soit l'un soit l'autre. Il y a aussi des constructions qui ne sont ni architecture ni art. Ça peut fonctionner comme une addition, un projet qui est les deux à la fois.» (Gwenola Wagon et Stéphane Degoutin).

L'architecture peut mettre en place des échanges avec les pratiques artistiques, s'appropriant des concepts et des propositions, aller plus loin dans certains domaines ou en négliger d'autres. Sans défendre une convergence permanente, un mimétisme ou une confusion, l'art et l'architecture sont parfois capables de construire un vrai dialogue. Dans cette perspective, les pratiques artistiques peuvent être considérées comme des déclencheurs, des « shifters », capables d'enclencher des réflexions autour de l'espace des aéroports et de leurs représentations possibles.

Les aspects multisensoriels des aéroports que cette recherche tente d'exprimer sont difficilement visibles dans les plans de construction, dans l'analyse des différentes typologies aéroportuaires et parfois même dans une démarche plus proche de la «maîtrise d'usage».

Des productions artistiques peuvent en conséquence proposer d'autres formes de pénétration potentielle dans ces lieux névralgiques du monde contemporain en s'appuyant sur des représentations qui sont à comprendre dans un sens large.

Il ne s'agit pas seulement de produire des images qui illustrent l'aéroport, mais de proposer des dispositifs et des processus qui pourraient expérimenter *in situ* et à échelle 1 la question de l'aéroport comme un espace étendu et sensible. [...]

Les workshops

Gwenola Wagon et Stéphane Degoutin de NogoVoyages ont dirigé le premier workshop Aéroport_Airspaces dans l'aéroport de Munich en mai 2009.

Travaillant ensemble sous le logo de NogoVoyages, leur activité artistique s'intéresse aux liens entre territoires

contemporains comme les centres commerciaux, les espaces suburbains ou les espaces frontaliers en mutation et leurs représentations possibles à travers la vidéo, les réseaux, les images virtuelles, les textes ou les médias localisés.

Le programme et le dispositif du workshop de Munich de NogoVoyages s'inscrivent dans leurs préoccupations plus générales autour du corps, de la limite et de l'utopie. Ceux-ci ne sont pas considérés de façon «générale», mais se localisent dans des sites précis.

NogoVoyages a orienté sa proposition du workshop sur l'expression «Near Death Experience» c'est-à-dire une expérience qui aborde et explore l'aéroport à partir du corps, les contraintes et les limites auxquelles il est soumis.

Gwenola Wagon et Stéphane Degoutin expliquent que «dans un aéroport, l'attention passe entre émotions, sensations et pensées fugitives dans un lieu de circulation, générant une attitude proche du glissement, du papillonnage, du zapping.

Puis le voyageur aérien s'abandonne à la machine, son corps emporté par une force surhumaine - violent arrachement au sol suivi d'une montée au ciel - en feuilletant frénétiquement des magazines de compagnies aériennes».

Afin de dépasser ces contraintes, ils proposent de projeter un autre usage, «il sera question ici de réinventer le lieu, de l'imaginer autrement, en regard d'expériences inédites, de temps d'occupation en fonction de scénarios provoquant différents états (veille / éveil, glissement / arrêt, décollage / atterrissage, familier / inattendu, sauvage / domestique, naturel / artificiel, sonore / silencieux, sombre / lumineux, pesant / apesantur, densité / vide, labyrinthe / fuite...)».

Lors du workshop dans l'aéroport de Munich, les étudiants choisissent un emplacement dans l'espace de l'aéroport de Munich pour y concevoir un projet utopique ou dystopique qui a pour objectif ni d'illustrer l'aéroport, ni de relever une vérité absolue, mais de le transfigurer.



workshop Raumlabor, Markus Bader
photomontage d'un projet d'étudiant.

Aéroports_Airspaces 2009

Écrites, racontées et mises en scène, puis enregistrées sur des téléphones portables et ipods, les bandes-son sont ensuite écoutées dans le lieu même pour lequel le projet a été conçu.

Leur emplacement est indiqué sur une carte de l'aéroport.

Les étudiants produisent ainsi de façon pragmatique voire expérimentale une réflexion sur les aéroports. Cette réflexion se base à la fois sur une analyse du lieu, mais surtout sur une proposition, un projet architectural qui devait réagir d'une manière ou une autre à ce lieu spécifique.

Dans ces projets, l'aéroport est généralement expérimenté comme un espace sensible, capable de provoquer des sensations, voire des émotions.

Des théâtres, des espaces de rencontres, des montagnes russes, des pleurs boxes, des espaces confinés où il est possible de vivre des moments agréables, etc. permettent l'augmentation de cette sensibilité ou la création de nouvelles formes d'émotions.

Aucun projet ne vise l'amélioration de la performance de l'activité du vol. Ils se basent plutôt sur un constat d'absences et de carences qualitatives et humaines qu'il s'agit d'améliorer : manque de relations humaines, manque de contacts, de confort, de sensations, manque d'urbanité, manque d'espace naturel, manque de possibilité de s'arrêter, de se retirer, de s'isoler.

Markus Bader du collectif Raumlabor Berlin¹, artiste et architecte, a dirigé le deuxième workshop Aéroport_Airspaces dans l'aéroport de Toulouse en juin 2009.

Il a été invité en raison de la nature des travaux du groupe Raumlabor (fondé en 1999 à Berlin) qui se situent entre événement, occupation d'espaces sous-estimés et transfigurations urbaines.

Une grande partie du travail de Raumlabor interroge les liens entre formes physiques, dynamismes de construction et d'usages en ajoutant à leurs réflexions sur l'espace urbain un travail sur les possibilités de transformation et de disparition.

Si elle existe, la matérialité s'efface souvent derrière l'évènement que ce projet est capable de déclencher. Ce sont des propositions, des modes d'emploi, des principes d'activation d'un espace à travers la fabrication (parfois éphémère) d'un objet, d'un lieu, mais aussi d'une action. L'objectif premier du travail de Raumlabor n'est en conséquence pas la construction (même virtuelle ou invisible) mais la mise en place de processus qui aboutissent à une forme de fabrication urbaine.

L'objectif du workshop à l'aéroport de Toulouse est de considérer l'aéroport d'abord comme un espace public, de réfléchir sur un programme, des besoins dans un aéroport au-delà des fonctionnalités premières comme le vol (et le commerce). Deux lignes directrices sont indiquées : "rester plus longtemps" et les "besoins spirituels".

Les étudiants devaient fabriquer des équipements en voliges de bois. Si les grandes lignes de chaque projet sont fixées en amont, c'est lors de la fabrication que ceux-ci se déterminent véritablement.

En principe destiné à équiper l'aéroport, ces structures en bois brut fonctionnent surtout comme une opposition, un antagonisme à son espace lisse. Compte tenu de la réglementation de sécurité de l'aéroport, il était d'emblée exclu de les placer vraiment dans l'aérogare.

Certaines fabrications répondent directement au programme de confort physique et spirituel, proposant des équipements qui permettent de se coucher ou de s'isoler, d'autres interprètent à travers leur fabrication l'inconfort et l'instabilité aéroportuaire. Ces derniers ne sont pas capables de résoudre des problèmes mais mettent en scène une situation incertaine.

Le workshop de Toulouse a juxtaposé différents niveaux de production, différentes natures de chantiers et d'espaces de fabrication.

Il a emboîté des chantiers dans des chantiers. Se déroulant dans le chantier du hall D de l'aéroport de Toulouse, le workshop en soi se base directement sur l'idée du chantier. C'est un chantier imbriqué, un chantier en réseau qui se met en place et surtout expérimente différentes formes de processus autour de la construction, la démolition, l'apparition et la disparition.

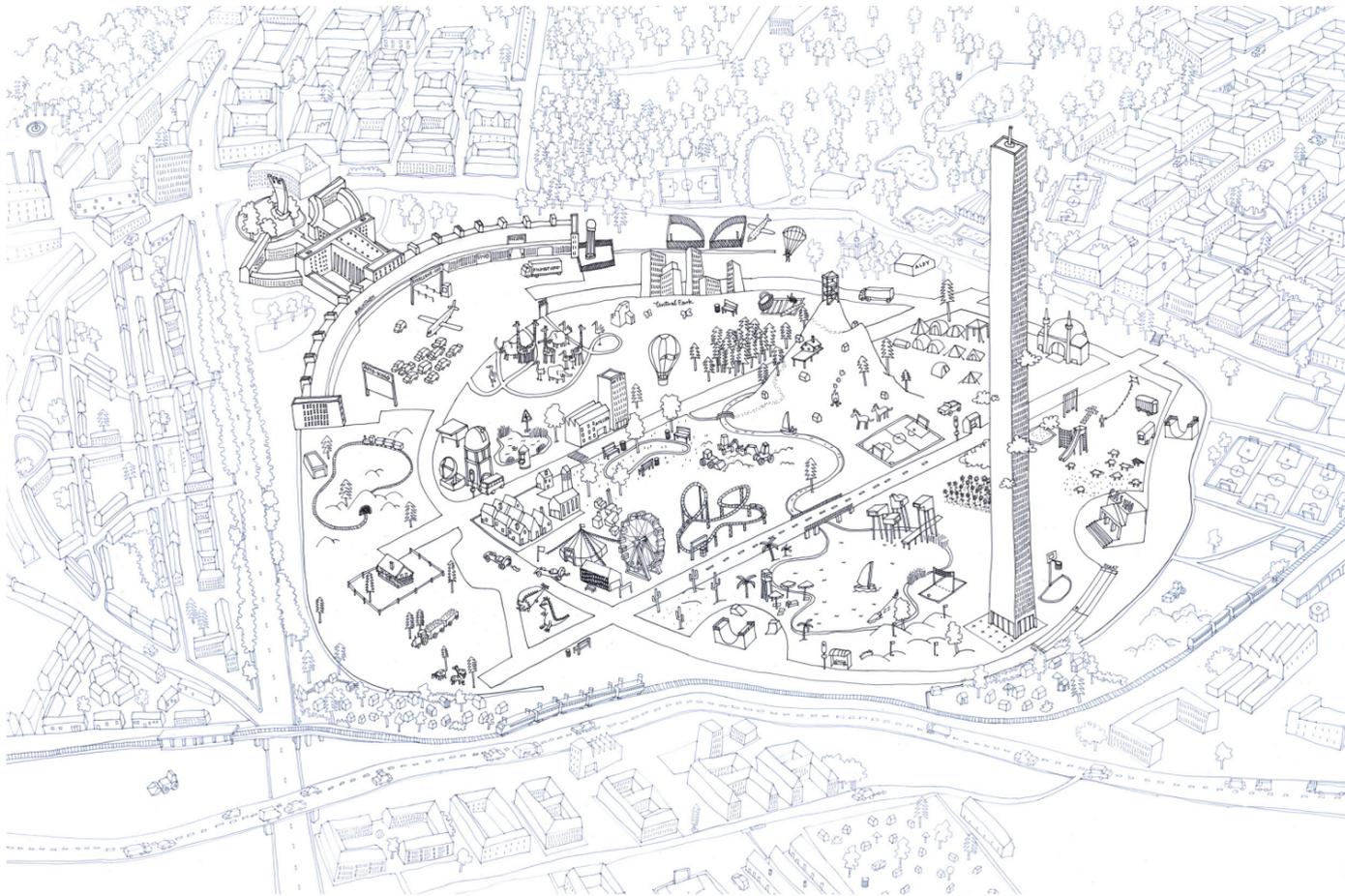
C'est le lieu par excellence d'une création continue, d'un work in progress — le chantier comme image de la création.

L'aéroport ou l'air comme espace habitable est essentiel dans tous ces travaux. Le workshop de Munich implique la pureté, le glissement de la représentation dans une couche "inframince" de l'espace aéroportuaire. En introduisant des sphères privées voire intimes, toute la représentation met en scène une forme de disparition ou un état gazeux.

Le workshop de Toulouse travaille sur l'éphémère, l'action, la rudesse, l'entropie. La ville apparaît surtout comme lien social. Il met en avant la rencontre, apporte des éléments ludiques et situe le travail artistique et architectural dans l'action en expérimentant avec les étudiants les possibilités, mais aussi les limites de cette notion d'habitabilité de l'air.

Raumlabor procède par proposition d'équipements qui servent de support à un propos social et/ou utopique. NogoVoyages procède par infiltration, se glissant dans un espace préexistant, s'emboîtant et le transfigurant de l'intérieur.

Ces démarches d'expérimentation artistiques visent l'expérimentation d'un lieu, l'aéroport. Elles permettent de créer un espace d'observation² afin de comprendre comment l'imaginaire influence la conception, comment les émotions s'infiltrent dans cet espace, comment il s'étend au-delà de ses limites physiques et comment transformer l'aéroport en une expérience esthétique. Même si un aéroport peut être décrit correctement par des formes géométriques et des calculs mathématiques, il semble pourtant impossible de se contenter avec cette limitation aux espaces physiques car comme l'explique Alain Thierstein, un aéroport est certainement une infrastructure de transport, mais c'est surtout un service, une action pour les hommes, pour les passagers³. [...]



Raumlabor
Aktivierende Stadtentwicklung
Flughafen Tempelhof

dessin
Thomas Rustemeyer 2007

Représenter l'espace aéroport

Daniel Estevez

L'espace extensif de la no stop city

L'aéroport est l'un des générateurs de la métropole contemporaine que décrit François Ascher dans son livre *"Métapolis ou l'avenir des villes"*. Mais plutôt que de ville ou de cité il conviendrait mieux de parler ici d'une texture urbaine plus ou moins continue dans laquelle les distances sont troublées par les vitesses et les techniques de déplacement. Et c'est bien dans les aéroports, ces points critiques de la métropole, que se manifestent de la façon la plus visible les phénomènes d'écart, d'antagonisme ou de conflit entre, pour reprendre la trialectique de l'anthropologue Henri Lefebvre, les distances vécues, les distances perçues et les distances conçues.

A ces interactions s'en ajoutent d'autres, notamment entre distances-temps et distances-coûts, qui semblent provoquer un aplatissement du territoire de la ville et de sa structure même : "La métropole est un espace de mobilité, dans lequel les relations de proximité se dissolvent en grande partie. Elle est connectée à de multiples réseaux nationaux et internationaux (formels : réseaux aériens, ferroviaires à grande vitesse, autoroutiers, fibres optiques ; informels : réseaux économiques, financiers, culturels...) et entretient parfois avec des territoires éloignés des relations plus intenses qu'avec son environnement proche qui ne joue plus le rôle d'un arrière-pays".

La dislocation du couple structurel pays/arrière-pays instaurée par la métropole, dont l'airportcity est un exemple, traduit assez bien la structure horizontale de cette nouvelle matière urbaine abstraite. Sans espace de repli collectif, de renvoi, sans réserves, sans disjonction spatiale entre travail et non travail ou entre public et privé, la métropole constitue un espace réticulaire homogène dont les aéroports forment comme des points de sécrétion.

Cette hypothèse urbaine qui définit un espace aéroport continu et monofonctionnel peut être rattachée aux logiques

utopiques de la no stop city.

[...]

Henri Lefebvre a montré que tout espace social contient des centralités et des périphéries. L'espace "homogénéisé" de l'aéroport semble au contraire purement extensif. Il possède toutes les apparences du triomphe cartésien de l'espace abstrait où domine le visible-lisible informationnel, signalétique, publicité, portes, guichets... Quelles centralités propose-t-il ? Quelles périphéries ? Des intensités spécifiques y sont-elles décelables ? Comment les représenter ?

Pour amorcer des réponses à ces questions il convient peut-être, en poursuivant la voie tracée par Lefebvre lui-même, de commencer par problématiser le modèle d'interprétation de l'architecture qui distingue classiquement entre le hard et le soft, le physique et le logique, entre la forme et la fonction, entre l'espace construit et l'espace vécu.

L'idée selon laquelle l'espace est défini physiquement comme un contenant fixe susceptible de recevoir des usages-contenus variables et indifférents, renvoie en fait à une approche essentialiste de l'architecture.

C'est ainsi, par exemple, que l'on peut considérer le cas du "plan libre" moderne comme un mode de gestion de l'espace dans lequel le minimum de détermination spatiale (le plateau libre) est supposé libérer la multiplicité des usages (cloisonnement temporaires, open-space etc.). Dans ce cas, la structure physique se disjoint de la structure logique (le programme) de l'architecture.

Les architectes new-yorkais Reiser et Umemoto insistent sur ce point dans le cas particulier des espaces techniques de travail : "du fait de la dématérialisation des technologies de l'information (qui deviennent paradoxalement plus intenses), le programme typique des espaces de bureaux cesse d'instaurer une relation en face à face avec les équipements technologiques individualisés (poste de travail). Initialement, l'équipement et la fonctionnalité technique spécialisée, en prenant le dessus sur l'espace lui-même contraignaient en effet le lieu de travail à représenter matériellement l'activité qu'il abritait, sa fonction. Avec la dématérialisation de la fonction, le hardware diminue en prégnance et l'adéquation entre programme et espace perd son univocité."

La conclusion que les architectes tirent de ce constat va dans le sens d'un premier dépassement de l'espace neutre et indifférencié : "Cela ouvre la voie à deux conceptions très différentes de la fonction et de l'ambiance du lieu de travail.

Dans la première, extrapolation du modèle moderne, on organise l'espace vide d'une boîte-blanche comme un conteneur générique pour des technologies dématérialisées.

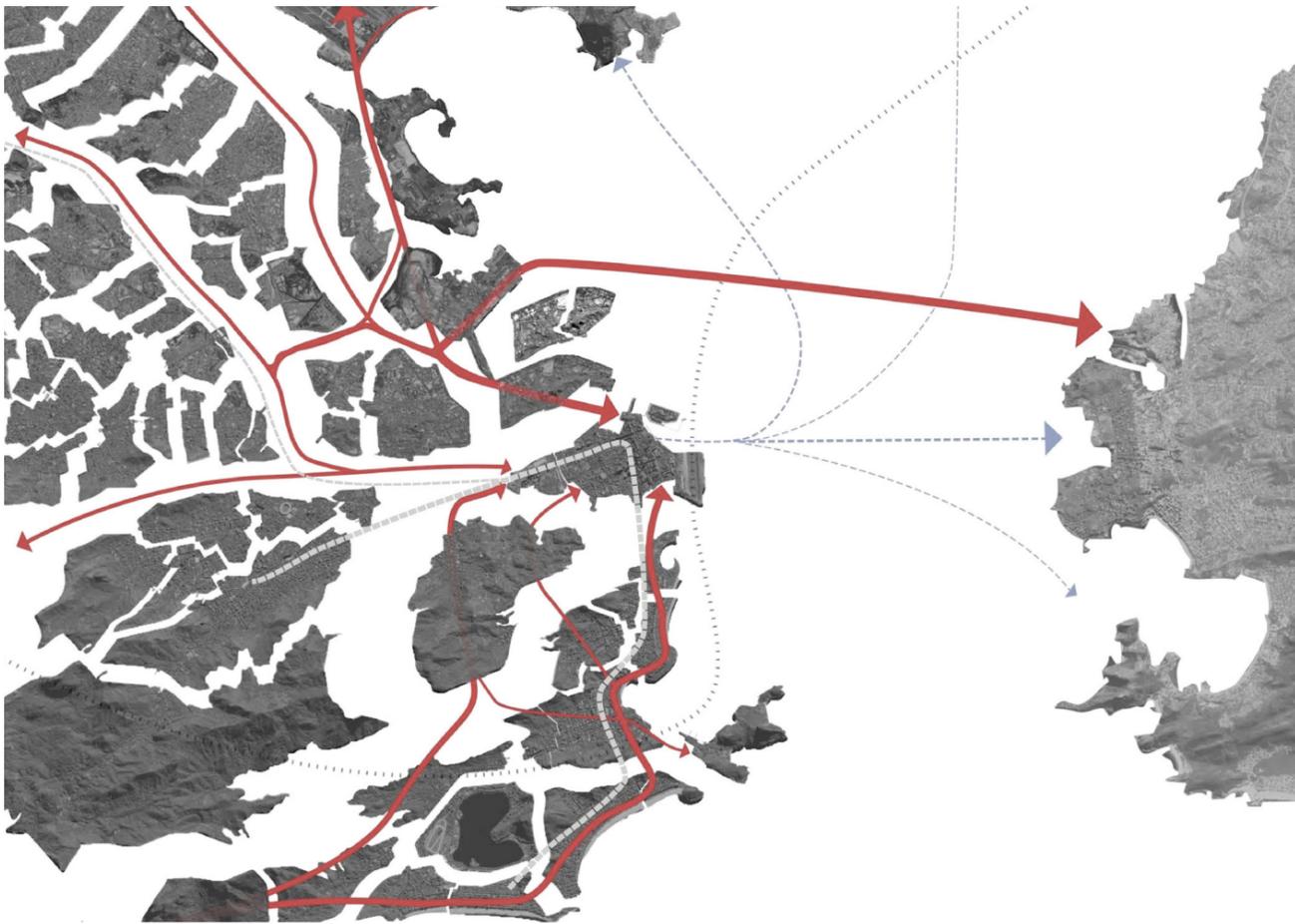
Dans la seconde on admet la pertinence de la mise en place d'un espace d'ambiance fortement différencié et caractérisé – y compris par des fonctions supplémentaires ou annexes n'ayant absolument aucun rapport avec le travail à effectuer par les personnes mais qui en fait leur permettront de l'accomplir avec une plus grande efficacité".

Dans cette vision de l'espace générique, on affirme que l'adéquation fonctionnelle entre un espace et une activité n'est pas un critère déterminant pour l'architecture à l'heure de la dématérialisation des activités. Désormais c'est l'épaisseur narrative des espaces qui détermine la pertinence de l'architecture y compris dans l'accomplissement des tâches les plus sèchement techniques.

Ainsi observe-t-on dans les aéroports une tendance grandissante à aménager des lieux à caractère domestique (fauteuils, parquet bois, ...), folkloriques (restauration...) ou encore ludique. Alcôves, replis, jardins sont autant de tentatives ponctuelles d'enrichir les intensités spatiales dans la no stop city des aéroports en y produisant des centralités.

Le paradoxe est que ces centralités ne sont pas réellement localisées, emboîtées à un lieu géographique. Ce sont au contraire des caractères formatés, des récits marchandisés, des mythes commerciaux.

Ce sont des centralités génériques et manipulateurs définies, à l'instar de dispositifs publicitaires, par leur seul rôle iconique : emblèmes folkloriques, signes de domesticité, images touristiques, iconicité villageoise, etc. [...]



dessins et diagrammes
extraits de travaux de l'atelier de PFE Représentation
& Espace 2009 et 2010, ENSA Toulouse

Représentations fragmentaires

Les infrastructures aéroportuaires donnent naissance aujourd'hui à des villes-aéroports morcelées qui, du strict point de vue de la répartition des implantations foncières, n'a pas de territoire unique.

Du fait de leur vaste étendue, les aéroports ne dépendent que rarement en effet d'une seule et unique autorité territoriale leur correspondant : "les zones voisinant l'aéroport appartiennent à des territoires relevant de nombreuses autorités locales. Sept communes se partagent le territoire de l'aéroport de Malpensa, cinq communes à Zurich, [trois à Blagnac] de nouveaux outils institutionnels sont requis pour répondre aux exigences de développement de ces villes *territory-less*".

Par ailleurs, avec le développement croissant des complexes aéroportuaires remplissant un nombre grandissant de fonctions liées non seulement à la mobilité mais aussi au travail ou au commerce, on assiste à une multiplication de la nature des usagers qui utilise le système aéroport. Sur le simple registre des mobilités qu'il organise on voit que l'aéroport "ne sert pas seulement le trafic des passagers et des employés de l'aéroport, mais [qu'il] est aussi désormais utilisé comme système d'échange entre les réseaux de transports publics nationaux et régionaux (rail-rail, rail-méto, rail-bus, bus-bus, etc.)"¹. Il n'est donc pas possible de comprendre l'aéroport en dehors de cette multiplicité et de ce morcellement de ses profils d'usagers même lorsqu'il s'agit simplement de ses passagers en transit. Ces observations ne sont que l'une des illustrations d'un principe général de fragmentation abstraite et uniforme qui semble bien être une donnée première de l'espace aéroport.

Pour intervenir dans une tel contexte spatial et urbain complexe marqué par l'absence de centralité et de hiérarchie, par le morcellement et la juxtaposition, nos procédures de représentation ne doivent-elles pas ménager une place plus importante à la notion de séparation, de focalisation, de sélection ? C'est une telle approche représentationnelle marquée par la flexibilité et la "spécialisation intégratrice" que défendent par exemple des architectes comme Reiser et Umemoto lorsqu'ils indiquent que le travail de projet par sélection et isolement de phénomènes "conduit

vers la mise en œuvre de processus exploratoires à l'intérieur d'un intervalle de contraintes fixes"². Dans ce type de démarche, la flexibilité naît des marges de manœuvres dont on dispose à l'intérieur d'un système structuré par segmentation des représentations [...]

Séparation critique et efficacité représentationnelle

Au cours de l'expérience d'enseignement du PFE R&E 2009 à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse³ nous avons ainsi travaillé suivant des règles de séparation/articulation affirmées des modes de représentation.

Le sujet de réflexion et de projet livré aux étudiants est la conception d'un terminal multimodal en relation avec l'aéroport international de Toulouse-Blagnac.

Au cours du projet, le principe du dissensus descriptif est appliqué aux procédures même de la représentation. Tous les projets sont en effet manipulés et présentés selon des catégories représentationnelles séparées selon au moins trois registres principaux : la fonction imageante (vidéogrammes et planches numériques), la fonction descriptive (tableaux, diagrammes, dessin conventionnel), la fonction énonciatrice (texte d'argumentation ou récit de projet).

Chacune de ces fonctions donne lieu à des procédures de travail séparées et elles-mêmes à nouveau refragmentées si nécessaire. Ainsi, pour le vidéogramme on trouve des projets faisant appel au split-screen, pour le diagramme on observera des dissensus entre graphismes informationnels (histogrammes, tableaux) graphismes schématiques (schèmes projectuels par strates), graphismes interprétatifs (cartographies).

De même pour le dessin descriptif on insistera dans les projets sur les aspects disjonctifs des représentations conventionnelles en géométral dont on a pu montrer ailleurs leur importance méthodologique en architecture.

Dans cette approche, comme on le voit, l'efficacité des représentations et la dynamique projet-représentation sont fondées sur l'idée de dissensus représentationnel. "Ce que dissensus veut dire, c'est

une organisation du sensible où il n'y a ni réalité cachée sous les apparences, ni régime unique de présentation et d'interprétation du donné imposant à tous son évidence. C'est que toute situation est susceptible d'être fendue en son intérieur, reconfigurée sous un autre régime de perception et de signification."⁴

Nos représentations segmentées s'éloignent de la représentation totalisante unique.

Au contraire, nous aurons tendance à accentuer ou à radicaliser les différenciations selon les registres de représentation : le texte doit être aussi littéraire que possible, le dessin est volontairement muet et aussi muet que possible (ce qui entraîne par exemple une présence minimum du texte dans le dessin), l'image vidéo doit être aussi imageante que possible et forme ainsi un extrait sensible privilégiant la perception sur la dénotation (c'est à dire par exemple l'exact contraire d'un diaporama). [...]

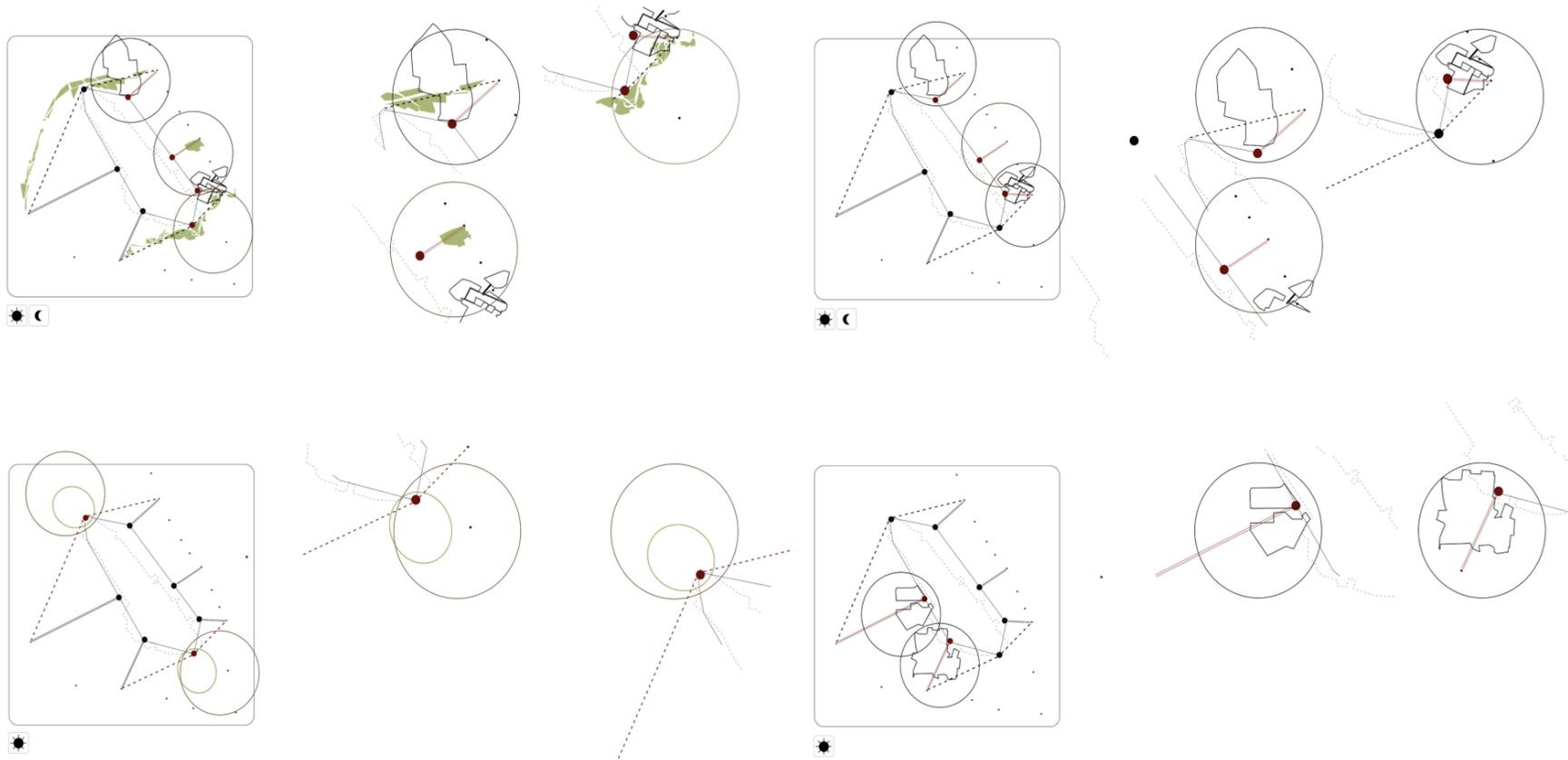
L'un des objectifs des expériences du PFE R&E 2009 est d'augmenter l'efficacité de la représentation des projets dans le contexte des espaces de mobilité.

Nous parlons d'efficacité quand le rapport entre les moyens représentationnels mis en œuvre et les effets produits est inversement proportionnel.

Cette exigence est d'ailleurs rendue impérieuse lorsque la tension est extrême entre d'une part la complexité de la question abordée aux niveaux architectural et urbain et d'autre part la grande concision des représentations imposée par le format de réponse, très comparable dans le cas du PFE à celui d'un concours d'architecture (dessins au format AO, planche numérique et présentation orale d'une dizaine de minutes etc.).

Cependant nous devons préciser que l'efficacité ici ne se résume pas simplement à une rigueur accrue de la représentation sur ses aspects informationnels : absence de redondance, non ambiguïté, absence d'équivoque.

L'efficacité de la représentation, fondée comme nous allons voir sur le *dissensus*, est en premier lieu d'ordre critique et enfin d'ordre énonciatif.



Critique est l'art qui déplace les lignes de séparation.

On peut considérer que les tentatives accomplies par les étudiants du PFE R&E 2009 dans leur activité de projet correspondent au sens propre à un travail de représentation critique.

Jacques Rancière a clairement décrit ce type de démarche en prenant pour exemple la séparation volontairement instable entre document et fiction : "En son sens originel, critique veut dire : qui concerne la séparation, la discrimination. Critique est l'art qui déplace les lignes de séparation, qui met de la séparation dans le tissu consensuel du réel, et, pour cela même, brouille les lignes de séparation qui configurent le champ consensuel du donné, telle la ligne séparant le documentaire de la fiction ; distinction en genres qui sépare volontiers deux types d'humanité : celle qui pâtit et celle qui agit, celle qui est objet et celle qui est sujet. La fiction est pour les Israéliens et le documentaire pour les Palestiniens disait ironiquement Godard. C'est cette ligne que brouillent nombre d'artistes palestiniens, libanais ou israéliens qui empruntent, pour traiter l'actualité de la guerre, des formes fictionnelles à divers genres, populaires ou sophistiqués, ou créent de fausses archives."¹

Plusieurs projets d'architecture, dans l'expérience PFE R&E 2009, peuvent être cités en exemple de ces démarches critiques qui tentent de remettre en cause des catégories ou des frontières qui semblent établies.

C'est le cas par exemple du travail de Michel Maurel qui, plutôt que de réaliser un unique terminal de transport multimodal pour l'aéroport, imagine d'élever la question au niveau supérieur du système total de circulation de la ville de Toulouse.

Ainsi, il propose de recycler et de réhabiliter les infrastructures routières de l'ensemble de l'agglomération toulousaine au service d'un type de mobilité urbaine transformé.

La rocade transversale devient le principal outil des transferts de charge entre automobile individuelle et Transports en Commun en Site Propre. Ses échangeurs autoroutiers deviennent des filtres et des connecteurs de mobilité.

Ce sont des infrastructures habillées et habitées, qui stockent des voitures et abritent des stations de bus,

de tramway ou de métro mais aussi des bureaux ou des commerces. Une nouvelle carte de Toulouse apparaît dans laquelle de gigantesques échangeurs-silos génèrent une autre urbanité et tracent de nouveaux remparts. Une interprétation du principe urbain que Kahn avait imaginé pour Philadelphie sous l'influence tectonique de la Cité de Carcassonne.

Dans ce projet, les flux de transport de passagers générés par l'aéroport sont pris en charge par le système urbain tout entier et non par un seul objet singulier.

Les capacités de chaque échangeur-terminal sont alors expertisées dans le projet et chacun d'eux est ajusté, conformément à une technologie constructive par module et préfabrication, à l'importance des flux qu'il aura à gérer, que ceux-ci soient ou non issus du transport aérien.

La démarche consiste donc ici comme on le voit à brouiller la séparation entre la ville et l'aéroport, à déplacer la disjonction entre transport aérien et non-aérien. Ainsi la multimodalité devient la norme du système urbain et à partir de là on peut poser la question du transport et de la ville à un niveau supérieur: quelle ville-réseau contemporaine peut-on imaginer ? Le dissensus permet ici à l'étudiant de transformer une question technique initiale en question réellement urbaine. [...]

Dans ses différents projets, sur le plan représentationnel et méthodologique, le travail du PFE R&E 2009 exploite un principe de séparation, de discrimination, de segmentation.

Séparer ce qui était regroupé, rendre possible le regroupement de ce qui paraît séparé. Mais aussi, en juxtaposant les descriptions partielles et sélectives, laisser libre cours aux collisions possibles du matériel ainsi présenté.

Voilà donc en définitive en quoi consiste la recherche d'une efficacité qualitative de la représentation des espaces complexes telle que la propose la *perception-conception*² : "[...] Mais il s'agit d'une efficacité paradoxale : c'est l'efficacité de la séparation même, de la discontinuité entre les formes sensibles de la production artistique et les formes sensibles à travers lesquelles celle-ci se trouve appropriée par des spectateurs, lecteurs ou auditeurs. [...]

On peut le dire autrement : l'efficacité d'un dissensus. Ce que j'entends par dissensus n'est pas le conflit des idées ou des sentiments. C'est le conflit de plusieurs régimes de sensorialité."³ [...]

Du dessin au diagramme

Par sa nature scripto-visuelle, abstraite-concrète, le diagramme est un outil de formulation et d'organisation du projet. En quoi trouve-t-il une pertinence particulière dans les situations de projets complexes concernant les catégories de l'espace aéroport ?

Un premier problème posé par la représentation des lieux de mobilité, et des espaces abstraits de type aéroport, comme nous l'avons déjà souligné plus haut, résulte du fait que ceux-ci introduisent la notion de temps, de continuité et d'instabilité comme l'une des données centrales de l'espace architectural.

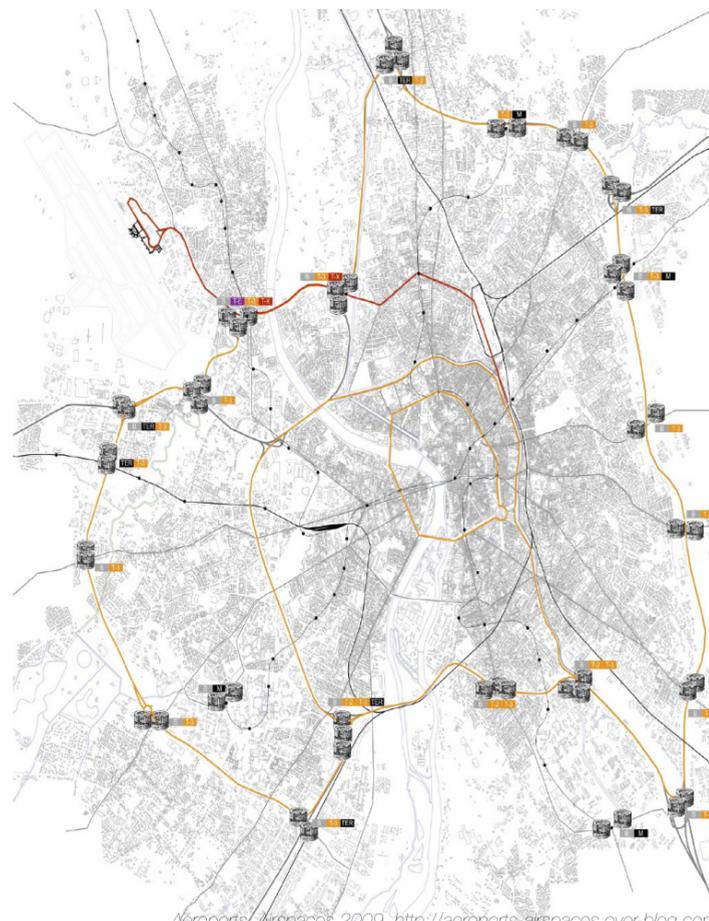
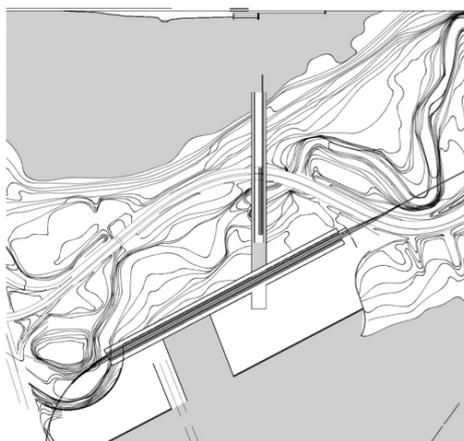
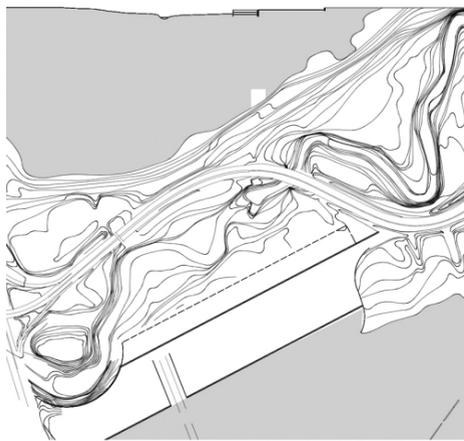
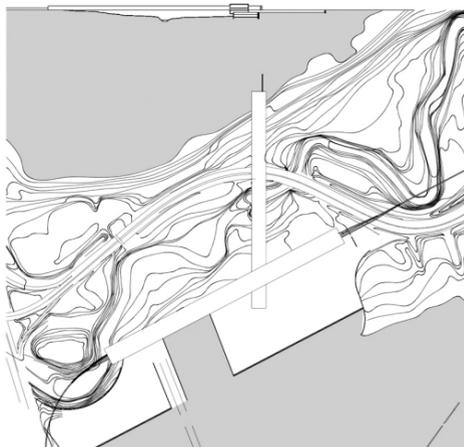
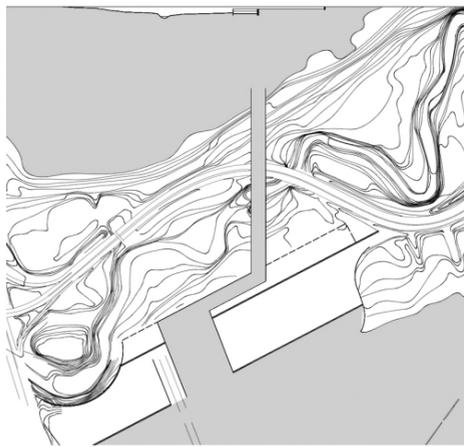
Comment rendre en effet sinon observable, du moins manipulable ces dimensions temporelles de l'espace habité au moyen de systèmes de figuration fixes et fragmentés comme le dessin conventionnel ou la photographie etc. ?

Comment compléter ces procédures centrées essentiellement sur les dimensions physiques statiques (ouvrages bâtis, sols, parois, dimensions, volumes) de l'espace représenté ?

Par ailleurs, le cas des espaces complexes et abstraits comme ceux des aéroports pose une difficulté de représentation spécifique liée à l'accumulation des couches fonctionnelles qui les composent.

On a déjà souligné à cet égard en quoi ces lieux sont générateurs de phénomènes contradictoires et irréductibles les uns aux autres : liberté de déplacement mais contrôle des flux, sécurité de communication mais circulation des informations, fonctionnalité et loisir, enfermement mais mobilité etc.

En matière de représentation spatiale, on considère habituellement que toute figuration suppose une sélection de certains traits pertinents de l'espace représenté. Mais ces choix posent des difficultés particulières dans le cas des espaces de profusion informationnelle et de fonctions contradictoires.⁴



Aéroports/Airspaces 2009, <http://aeroports-airspaces.over-blog.com/>

La formule bien connue qui dit que pour voir vraiment il faut renoncer à tout voir, s'applique difficilement dans la situation de l'espace aéroport. Face à ces espaces de tension dont un précédent fameux et certainement inaugural était fourni par l'espace commercial urbain du strip de Las Vegas, on se souvient du diagnostic des architectes Venturi et Scott Brown : "Nous avons besoin de techniques d'abstraction pour représenter des opposés polaires –intérieur extérieur, public privé, unique général- ou pour exprimer des concepts et des schémas généralisés – un casino modèle ou un morceau de texture urbaine- plutôt que des bâtiments spécifiques. [...] comment déformer nos représentations pour en tirer une signification pour l'architecte ?"¹

En promouvant fortement l'usage du diagramme dans le dessin d'architecte, nous inscrivons évidemment nos travaux dans le creuset de cette analyse. Mais dans notre recherche de telles techniques d'abstraction pour la représentation, nous devons tenter de répondre plus spécifiquement aux difficultés qui viennent d'être soulevées, celles des temporalités évolutives et celle du feuilletage fonctionnel de l'espace aéroport. L'expérience du PFE R&E 2009, constituée sur ce point un terrain d'exploration du potentiel de réponse que les représentations par diagramme peuvent apporter sur ces questions de la fragmentation des espaces à haute technicité.

Comme l'évoquait déjà Colin Rowe dans son texte "*Crisis of the object : predicament of texture*"², la ville contemporaine occidentale tend historiquement vers une situation de texture où le mouvement l'emporte et efface l'objet architectural singulier.

Si l'on aborde la question de la représentation dans ses aspects perceptifs immédiats, par exemple sur le plan strictement graphique du dessin d'architecture, la figuration par diagramme en réunissant comme nous l'avons vu abstraction et multiplicité s'apparente visuellement à la gravure, à la texture, à la fluidité. Or, ce graphisme disséminé du diagramme peut intéresser la représentation des espaces de flux et

de circulation dans le sens où il substitue dans le dessin le maniement de la ligne à celui du poché. Lorsqu'il adopte cette logique visuelle morcelée, cette dynamique de la texture, le diagramme permet d'accéder à une représentation de l'espace moins déterminée vis à vis des pleins, des masses, des ouvrages physiques construits. La représentation est plus à même de rendre compte de la fluidité de l'espace, de sa capacité à conduire et organiser les flux multiples et contradictoires, de son indétermination physique ou matérielle. Le but de ces dessins peut alors se résumer à ceci : rendre compte des vecteurs abstraits de l'usage, des lignes de forces logiques et pratiques qui participent à l'édification des vides. [...]

L'espace réticulaire

Formellement, et comme l'induit son étymologie, le diagramme est un outil de fragmentation des représentations. Pour cette raison il peut favoriser des approches de projet en situations territoriales diffuses et résultant de processus d'émergence (étalement urbain, périurbanisation, espaces industriels, zoning commerciaux, architectures informelles, favelas, etc.). Dans ces milieux urbains difficiles à formaliser, et dont l'espace aéroport constitue un paradigme, une grande partie des procédures institutionnelles de planification et de programmation de l'espace ont fait place en effet à des processus génétiques plus ou moins incontrôlés de production d'un espace proliférant et indifférencié.

Ce contexte est souvent désigné par l'expression espace réticulaire : "La notion d'espace réticulaire peut se passer d'une continuité et d'un périmètre. Elle implique l'idée d'un espace constitué de connexions réticulaires ou en faisceaux entre points (lieux noyaux ou auréoles compactes). [...] L'hétérogénéité de l'espace réticulaire implique que la valeur de la distance et par conséquent de la métrique spatiale puisse varier selon les phénomènes auxquels ils s'appliquent."³ Dans ce contexte, une approche sérielle et non hiérarchisée de la représentation des phénomènes spatiaux et

urbains semble être une orientation opératoire pour les architectes. Mais le dessin doit donc pour cela s'éloigner de l'unicité, de la totalisation, de la facture, de la signification, de la démonstration et de tout ce qui au fond la rattache encore parfois au paradigme de la fabrication d'un objet singulier.

Fragmentaires et subjectives, partielles, partiales, répétitives et multiples, les procédures contemporaines de représentation de l'espace doivent également être conçues comme des systèmes réticulaires dans lequel le diagramme réticulaire répond à l'espace réticulaire. Adopter une telle attitude de travail, marquée du sceau de la multiplicité et de l'abstraction, semble d'autant plus nécessaire lorsque l'objet d'étude et de représentation est lui-même, à l'instar de l'espace aéroport, fragmentaire et mouvant. L'usage des tableaux, listes et séries dans le dessin en diagramme n'a pas d'autre but.

Mais sur ce registre de la fragmentation, au fond l'aéroport ne fait qu'exacerber en l'exagérant une propriété qu'il partage en fait avec tout édifice, celle d'une mobilité inhérente à l'architecture. Car celle-ci est bel et bien un work in progress, un processus continu dont témoignent tous les actes d'édification qui l'entourent : le projet, la construction, la maintenance, l'habitation, la transformation, la destruction. [...]

L'espace sans qualité, l'espace neutre, sans essence et sans forme stable constitue donc aussi cette réalité de l'architecture que l'architecte doit manipuler : "Ainsi, durant son vol un bâtiment n'est jamais au repos et jamais dans la forme de cet espace euclidien où est censée se trouver sa 'véritable essence matérielle' à laquelle on pourrait ajouter par la suite sa dimension 'symbolique', 'sensible', 'subjective' ou 'iconique'.⁴ Dans le flot de transformations permanentes et des événements de toute sorte qui traverse la vie des édifices, le travail représentationnel relève non pas de la fabrication artisanale d'une figure unique mais bien plutôt en définitive d'un arrêt sur image, d'un arrêt sur une image remarquable, au cours d'un processus continu de représentation.

ACTIVITÉS DE L'ORDRE

Réunion annuelle de l'Ordre

Le Conseil Régional de l'Ordre des Architectes Midi-Pyrénées a décidé d'organiser le **mardi 6 juillet 2010 à 18 heures à L'îlot 45** – 45 rue Jacques Gamelin à Toulouse —, une rencontre avec la profession qui sera l'occasion de dresser le bilan de la fin d'un mandat puisque les prochaines élections ordinaires auront lieu en septembre prochain. Une large place sera consacrée aux échanges et au débat.

Merci de noter d'ores et déjà cette date, une invitation vous sera adressée prochainement !

Référentiel horaire des missions d'architecte

**Comment sensibiliser les maîtres d'ouvrage aux réelles missions des architectes ?
Comment obtenir d'eux une juste rémunération correspondant au travail effectif et au temps passé ?**

Pour répondre à ces questions, le Conseil de l'Ordre des Architectes juge qu'il est nécessaire avant tout de connaître les pratiques des architectes et en particulier le temps passé à la réalisation de chaque mission, par typologie d'opération.

Pour ce faire, une grande enquête va être réalisée auprès des architectes par l'institut IFOP, organisme indépendant, qui assurera la confidentialité des données et en assurera la crédibilité. Il réalisera un portail extranet ouvert à tous les architectes qui pourront ainsi contribuer à l'enrichissement d'une base de données nationale. Celle-ci permettra de disposer d'éléments statistiques, par opération et en fonction du coût et de la complexité du projet, sur le temps passé, avec si possible le détail entre la phase étude et la phase chantier.

L'adresse électronique de cet outil de collecte de données vous sera communiquée dans les prochaines semaines.

Nous espérons vivement que vous serez nombreux à répondre à cette enquête qui permettra à terme de réaliser un « référentiel temps », déconnecté des honoraires, dont l'objectif sera d'aider les maîtres d'ouvrage et les architectes à se repérer pour une rémunération plus juste.

SOCIAL

Droit Individuel à la Formation (DIF)

Le décret n°2010-64 du 18 janvier 2010 paru au JO du 19 janvier 2010 dispose que le certificat de travail doit désormais mentionner :

- le solde du nombre d'heures acquises au titre du DIF
- la somme correspondant à ce solde
- l'OPCA compétent pour verser la somme permettant de financer tout ou partie d'une action de bilan de compétences, de validation des acquis d'expérience ou de formation

ACTUALITÉS

Palmarès des Jeunes Urbanistes 2010

Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) organise, cette année 2010, la 3ème session du Palmarès des Jeunes Urbanistes. Ce palmarès est ouvert aux jeunes urbanistes européens et internationaux, intervenant dans les trois domaines de l'urbanisme stratégique, de la conception urbaine et de la conduite de projet. La Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement Midi-Pyrénées (DREAL MP) est chargée de l'animation de ce palmarès pour la région Midi-Pyrénées.

**Date limite de dépôt des dossiers de candidatures :
le 14 juin 2010 minuit.**

Règlement complet téléchargeable sur www.developpement-durable.gouv.fr

AMO Midi-Pyrénées change de présidence

L'association AMO —Architecture et Maîtres d'Ouvrage— Midi-Pyrénées, créée depuis 1997 dans notre région, a procédé au cours de son Assemblée Générale annuelle du 8 avril dernier, au renouvellement pour moitié de son Conseil d'Administration.

Le nouveau Bureau issu des élections du Conseil d'Administration est composé de :

- Président : Jérôme Terlaud, architecte
- Vice-Président : Jean Pene, directeur général, Nexity George V Midi-Pyrénées
- Trésorier : Christine Monjon, directrice, Habitat Foncier, Grand Toulouse
- Secrétaire Général : Vincent Espagno, architecte

Concours d'idées du CIAF

En septembre 2011, l'Union Internationale des Architectes tiendra son 24ème Congrès à Tokyo. Au cours de cette manifestation, qui réunit environ 10 000 congressistes, chaque pays membre est invité, dans le cadre d'une exposition, à présenter son savoir-faire. Le Conseil International des Architectes Français (CIAF), qui représente les architectes français au sein des organisations internationales, y animera un stand pendant la durée du Congrès (du 25 septembre au 1er octobre 2011) dont le thème général est Design 2050. Le CIAF souhaite associer les architectes de demain à cette manifestation et propose donc aux étudiants en dernière année de Master de participer au concours d'idées qu'il lance pour la conception du stand français.

La date limite de pré-inscription est fixée au : 1er juillet 2010 minuit.

Pour toute information, contactez Sophie Goodfriend au 01 56 58 67 15 ou par mail ciaf@cnoa.com

Règlement de la consultation et bulletin de pré-inscription téléchargeables sur www.architectes.org/actualites/concours-d2019idees-pour-la-conception-du-stand-francais-au-24e-congres-de-2019uia

Prix du Projet Citoyen 2010 – Appel à projets

L'Unfsa lance la 10ème édition du Prix du Projet Citoyen 2010.

Créé en 2001 et placé sous le haut parrainage du Ministre de la Culture, ce prix récompense la concertation réussie pour la réalisation d'un projet architectural entre maître d'ouvrage, architecte-maître d'œuvre et usager-citoyen.

Le concours est ouvert aux architectes, maîtres d'ouvrage publics ou privés, aux industriels et entreprises du BTP, aux associations, syndicats et comités d'intérêt de quartier.

**Date limite de dépôt des candidatures :
le 30 juin 2010.**

La sélection des projets par le jury aura lieu le 1er juillet 2010 et la remise du Prix se tiendra le 4 novembre 2010 à la Cité Internationale, Centre des Congrès de Lyon à l'occasion du Congrès annuel de l'Unfsa.

Dossier de candidature téléchargeable sur www.unfsa.com

IN MÉMORIAM

Jean Baqué, architecte honoraire, décédé le 14 avril dernier à l'âge de 85 ans à Tarbes

Originaire des Hautes-Pyrénées, il fut d'abord géomètre puis, pendant la seconde guerre mondiale, étudiant aux Beaux-Arts de Toulouse et diplômé Architecte DPLG peu après sa naissance. C'est avec passion qu'il a exercé sa profession à Toulouse en son agence pendant plus de 40 ans. Architecte concepteur à son compte, puis collaborateur du Cabinet Glénat, ensuite diplômé expert en malfaçons et même contre-expert auprès des Tribunaux, il s'est engagé tout au long de son existence pour sa profession. Même retraité et architecte honoraire, il continuait de s'identifier à son métier, s'informait et restait abonné aux publications, et mettait ses compétences au service de ses enfants et amis et de la copropriété de son appartement en étant actif au Conseil d'Administration. Ainsi, il a participé à la préparation des transformations nécessaires à l'extension du métro en particulier au niveau de la station de Rangueil dont il pouvait suivre les travaux depuis le balcon de son appartement.

Monique Baqué, sa fille

FORMATION

Les équipements sportifs : de la programmation à la réalisation Cursus de formation et cycle de conférences 2010-2011

Les équipements sportifs : un marché à fort potentiel de croissance et de diversification

Évalué à 1 milliard d'euros par an au milieu des années 2000, le marché français de la construction et de la réhabilitation des équipements sportifs publics devrait croître. En effet, la diffusion de la pratique sportive à l'ensemble de la population, l'essor du sport-loisir et du sport-santé, la professionnalisation et la médiatisation du sport de haut niveau induisent de nouvelles attentes et contraintes auxquelles ne répondent plus de nombreux équipements sportifs, construits de manière économique dans les années 1960 et 1970, selon des « modèles » conçus dans les années 1950 et 1960, aujourd'hui vétustes et obsolètes.

Une commande plus complexe

Face à la diversification des besoins, à la complexification du cadre réglementaire et normatif, à la dimension souvent intercommunale des projets d'équipements sportifs et à l'exigence croissante de qualité environnementale, la maîtrise d'ouvrage comme la maîtrise d'œuvre requièrent une plus grande spécificité.

Une offre nouvelle de formation et d'information

Pour aider les acteurs du développement des équipements sportifs à répondre à ces nouveaux enjeux, le Centre Interprofessionnel de la Formation Continue de l'Architecture (CIFCA) de Midi-Pyrénées et le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) ont décidé de proposer :

- un cursus de formation intitulée : « Les équipements sportifs : de la programmation à la réalisation »,
- un cycle de conférences-débats et de visites commentées intitulé : « Forum des acteurs des équipements sportifs ».

Un cursus de formation innovant, adapté, expert

Ce cursus s'adresse, d'une part, aux cadres et techniciens des collectivités territoriales, des services de l'Etat et des fédérations sportives, aux programmistes et, d'autre part,

aux architectes et aux ingénieurs.

Il a pour ambition d'apporter un niveau d'expertise qui permette, aux premiers, d'éclairer les choix des élus en matière d'aménagement sportif des territoires et de programmation d'équipements sportifs ainsi que de guider le travail de conception des maîtres d'œuvre et, aux seconds, de concevoir des équipements sûrs, mais aussi fonctionnels qui enrichissent le cadre de vie et constituent des lieux favorisant l'épanouissement individuel et la cohésion sociale.

Ce cursus de formation, unique en France, a été élaboré et sera dispensé par des spécialistes des équipements sportifs, de l'architecture et du sport. Le fait que ceux-ci œuvrent comme consultants, architectes, ingénieurs, enseignants-chercheurs ou dans des services des collectivités territoriales, de l'Etat ou des fédérations sportives constitue un gage de pertinence et d'expertise de la formation.

Il débutera à la rentrée universitaire 2010-2011 et se déroulera à Toulouse, alternativement à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et au CNFPT. Il comportera en outre des sessions délocalisées et des voyages d'études dans des métropoles françaises ou européennes.

Un cadre unique d'information et d'échanges, sur des territoires diversifiés

Le cycle de conférences s'adresse non seulement aux professionnels concernés par le cursus de formation, mais aussi aux décideurs, élus locaux et territoriaux, aux « prescripteurs », aux dirigeants des fédérations et des clubs sportifs, enseignants d'éducation physique et sportive, aux entraîneurs et éducateurs sportifs, journalistes... Les sessions de conférences-débats ou de visites commentées, chacune consacrée à un thème particulier, sont organisées le 4^e vendredi des mois impairs (à l'exception du mois de juillet), depuis mars 2010.

Conférence n°3 : Des équipements sportifs pour tous, adaptés à chacun ?

Date et lieu : 24 septembre 2010 à Toulouse (CNFPT).

François Vigneau, diplômé en architecture et docteur en géographie et aménagement du territoire, auteur d'ouvrages sur les équipements et espaces sportifs.

Calendrier des formations ouvertes à partir de mai 2010

Inscriptions, informations et programme : www.polearchifformation.org

Pôle-Cifca - 83 rue Aristide Maillol - BP 10629 - 31106 Toulouse - Tél : 05 62 11 50 63

Libellé de la formation

Dates

Organisme et lieu de formation

Coût pédagogique

**Habitat durable
6 jours de formation**

27 & 28 mai 2010 / **10 & 11 juin 2010** / 24 & 25 juin 2010

CIFCA -
ENSA de Toulouse

1540 euros
Net de taxes

**Coordination SPS / Actualisation de la formation de
coordination SPS, niveaux 1 & 2.
Stage niveau 1 : 15 journées en 3 séances**

Niveau 1 : Du 17 au 21 mai, **du 7 au 11 juin, du 21 au 25 juin 2010**
Niveau 2 : Du 17 au 21 mai, **du 7 au 11 juin, 21 & 22 juin 2010**

MC Formation
Blagnac

2250 euros
Net de taxes
2100 euros
Net de taxes

Stage niveau 2 : 12 journées en 3 séances

Dématérialisation des appels d'offres
1 jour de formation

4 juin 2010

CIFCA -
ENSA de Toulouse

200 euros
Net de taxes

**De la programmation à la réalisation des
équipements sportifs (**)**

Début de la formation le 23 septembre 2010
Modules de 2 ou 3 jours
• 1^{ère} partie en 2010 : 5 modules de formation
• 2^{ème} partie en 2011 : 8 modules de formation

CIFCA -
ENSA de Toulouse et CNFPT

**Le prix de la formation vous sera
communiqué très prochainement**

Formation complète 2010/2011
30 jours de formation dont le cycle de conférences,
2 voyages d'études nationaux et 3 jours de voyage
international

**Cycle de 6 conférences sur les équipements
sportifs : de leur programmation à leur réalisation (**)**
1 jour par conférence

24 septembre 2010
Thème : Des équipements sportifs pour tous, adaptés à
chacun ?
Dates des prochains thèmes :
26 novembre 2010 / 25 mars 2011 / 27 mai 2011

CIFCA -
ENSA de Toulouse et CNFPT

40 euros par conférence ou 180 euros
pour le cycle Net de taxes

**Tarif réduit (étudiant, demandeur
d'emploi) : 10 euros/conférence**

**Pratique des marchés privés et des marchés
publics**
2 jours de formation par module

Module 1 : 7 & 8 octobre 2010
Les fondamentaux
Module 2 : 21 & 22 octobre 2010
Pratique confirmée des marchés publics

CIFCA -
ENSA de Toulouse

400 euros le module
Net de taxes

Inscription possible à un seul des modules

**Architecture, Environnement et
Développement durable (*)**

Début de la formation le 17 septembre 2010
Modules de 2 ou 3 jours
• 1^{ère} partie en 2010 : 6 modules de formation
• 2^{ème} partie en 2011 : 10 modules de formation

CIFCA -
ENSA de Toulouse

**Le prix de la formation vous sera
communiqué très prochainement**

Stage comprenant **32 jours** de formation et **5 jours** de
voyage international, organisé en deux parties

Technologie numérique
1 jour de formation

24 septembre 2010

CIFCA -
ENSA de Toulouse

200 euros
Net de taxes

Maison d'architecte : obtenir des commandes
2 jours de formation

14 & 15 octobre 2010

CIFCA -
ENSA de Toulouse

400 euros
Net de taxes

Formation OPC
2 modules de 2 à 3 jours de formation chacun

**Module 1 : Nouvelle pratique professionnelle de la
mission OPC : 21 & 22 octobre 2010**

MC Formation
Blagnac

660 euros
Net de taxes

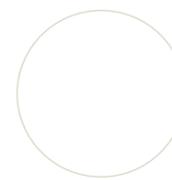
Module 2 : Gestion de Projet et planning PERT :
17, 18 & 19 novembre 2010

1190 euros
Net de taxes

*stage soutenu par la Direction générale des patrimoines
** stage réalisé en partenariat avec le CNFPT



CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT POUR LE SIÈGE DU SDE 82 À MONTAUBAN (82)



Maître d'ouvrage : **SDE 82**
 Architectes : **Sarl W-Architectures**
 BET TCE : **Groupe BETCE**
 BET HQE : **IDE Environnement**
 Économiste : **Alayrac SA**

SHON : **1295 m²**
 Estimatif des travaux : **1 624 000** d'euros HT
 Concours : **octobre 2009**
 Date de livraison prévue : **février 2012**

Le site raconte une histoire assez banale, quotidienne de ces parties de nos villes où l'urbanisation spontanée, à l'échelle de la voiture, a produit un paysage caractérisé par son hétérogénéité. Pavillons d'habitation, centres commerciaux, friches industrielles et activités tertiaires s'y côtoient en effet sans que personne n'ait pu organiser ces rencontres. Aussi un regard attentif sur ce territoire nous conduit à formuler une réponse architecturale cherchant un dialogue à la fois en continuité et en contraste avec cette réalité.

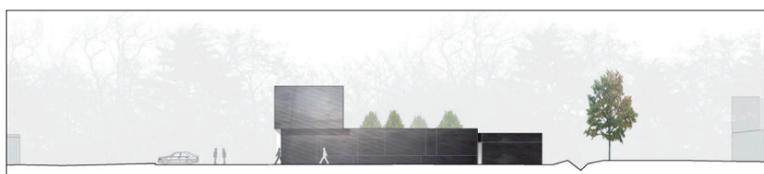


Continuité des alignements de manière à renforcer l'ordonnement des voies, le volume bâti s'implante en retrait par rapport à la rue, dans le prolongement des constructions voisines.

Continuité depuis la rue des accès et du stationnement constituant un parvis latéral. Sur le reste de la parcelle, la végétation existante est conservée pour ses valeurs paysagère et écologique.

Contraste des volumétries. Le projet se présente comme un empilement subtil. Seules les ombres portées révèlent les décalages, les interstices qui mènent jusqu'à l'entrée.

Contraste de la matérialité. Prenant le contre pied des constructions environnantes composées d'enveloppes légères et bariolées, le projet propose une masse protectrice de métal. Un métal dense, à la fois flammé et luisant, électrisé par les reflets du soleil, référence non dissimulée aux bronzes de Bourdelle et Matisse. Il évoque la culture montalbanaise du plein, du mur. Ces murs accueillent le visiteur depuis les rives du Tarn pour se prolonger sous le pont des Consuls jusqu'au pied de l'ancien collège où Pénélope attend avec sérénité.



Dans le chaos urbain de cette zone industrielle, nous souhaitons offrir cette sérénité à ceux qui vont travailler ici.



C'est pourquoi les éléments du programme s'articulent autour d'un patio suivant la typologie du cloître. Ce patio est planté d'essences empruntées aux vergers du Tarn-et-Garonne. Les cerisiers, pruniers et pêchers révèlent le cycle des saisons et son cortège de variations. Les déambulateurs qui l'enserment sont traités comme un écrin d'où l'on pourra goûter les changements de couleur, de forme et de senteur de ce jardin rendu accessible dès l'arrivée des beaux jours.



RÉSULTATS



TYPE

OPÉRATION

MAÎTRE D'OUVRAGE

EQUIPES RETENUES

CE

Construction d'un groupe scolaire à Cazères comprenant une école maternelle, une école primaire, un Clae et un service de restauration (31)

Mairie de Cazères sur Garonne

1- Atelier d'Architecte du Prieuré
 2- Scp Branger-Romeu
 3- Sarl Calvo-Tran Van

CE

Réhabilitation et extension du complexe tennis Cabriol à Colomiers (31)

Mairie de Colomiers

1- Sarl A. R. T. E / Scp Dompnier - Lemaire / Eurl Daniel Roudière / Sacet / BCET / Cabinet Pierre Robin
 2- ACD Girardet et Associés / Daniel Bézès / Rodriguez / Culos Ingénierie
 3- Cabinet d'architecture Thierry Meu (64) / Christian Lалуca

AOO

Réhabilitation du Château de Bernadou en centre socio-culturel à Villemur-sur-Tarn (31)

Mairie de Villemur sur Tarn

Eurl Lexa Conception / Stéphanie Bordone / Betem

PN

Construction de 40 logements sur la Zac de Rabaudy à Castanet Tolosan (31)

Nouveau Logis Méridional

GPA Architectes / Beterem Ingénierie / IDE Ingénierie / SA Alayrac

PA

Rénovation du cinéma Rex à Blagnac (31)

Mairie de Blagnac

Hélène de Quelen / Odile Bernard-Servin / Fabienne Larcade / David Sist / Math Ingénierie / Bet PEI / Altia

CE

Construction d'une école élémentaire de 12 classes à Bordères sur l'Echez (65)

Mairie de Bordères-sur-Echez

1- Christian Duthill
 2- Paul Canet (64) / Michel Vaisse (64)
 3- Scop SA G.C.A.U.

CE

Construction d'un bâtiment pour le siège du SDE 82 à Montauban (82)

SDE 82

1- Sarl W-Architectures
 2- Sarl d'Architecture Bernard Salomon
 3- Basalt Architecture (95)

PA

Restructuration des bâtiments externat et internat au Collège Pierre Bayrou de Saint-Antonin Noble Val (82)

Conseil Général 82

Sarl Laborderie Taulier Architectes

PA

Extension et restructuration des locaux scolaires à Grisolles (82)

Mairie de Grisolles

Scp Christine & Raymond Cascarigny



Le métier, la profession

Fernand Pouillon, Extraits de *Lettre à un jeune architecte*, Editions du linteau, Paris, 2010.

Écrire aux architectes quand on a tout le monde contre soi est certes exaltant. Je regrette quelquefois de ne pas en avoir eu le courage, mais je n'en avais surtout pas l'esprit. J'ai un travers : je n'ai pas très confiance dans ce que j'ai dessiné et construit. [...]

J'emploierai en opposition deux termes pour parler des architectes et je dirai tour à tour métier pour l'opposer à profession. La profession sera dans cet écrit un terme péjoratif car je considère qu'un architecte n'est pas un professionnel mais un praticien, un homme de métier. On ne dit pas d'un artiste qu'il est un professionnel sauf pour le moquer. On dit en revanche qu'il est un homme de métier. [...]

Je ne veux pas revenir longuement aux temps trop anciens où l'architecte a abandonné le métier pour la profession. Une remarque cependant. Il suffit dans les temps modernes de trouver une appellation, par un nouveau ou renouveau dans le vocabulaire, pour que l'objet traité entre en décadence. [...]

Architecte a remplacé maître d'oeuvre, urbaniste remplace échevin, maire roi, ingénieur, architecte de jardin. Les bonnes villes ont été le fait des hommes. Richelieu ou Vauban ont fait oeuvre d'urbanisme. Les tracés des chemins, des forêts ont engendré de très beaux quartiers. Que devons-nous aux urbanistes de métier, des villes malades, des cités sinistres. L'urbanisme sans architecture ne peut être qu'une catastrophe. Aujourd'hui on vient de trouver deux mots nouveaux, environnement et écologie, cela laisse mal présager de la suite. [...]

Si un immeuble a un vice de construction, Quatre-vingt dix-neuf fois sur cent l'architecte n'est pas responsable car il a perdu même le droit de choisir un matériau. Le plus grand sinistre de la région parisienne des années 1960 a porté sur les tubes acier dits ES recommandés par le CSTB et Socotec, Usinor ou de Wendel : des millions de fuites dans les gaines de canalisation. La procédure a duré des années.

Les entrepreneurs responsables au premier degré ont payé ou fait faillite, en attendant le résultat des expertises. Lesdits experts, compères et compagnons de ceux qui avaient préconisé les tubes, n'ont jamais rendu un vrai rapport, ne se sont jamais déclarés.

Ces faits correspondent certes à de vraies responsabilités et l'architecte aurait dû refuser les matériaux. Mais que faire, dira-t-on, contre Saint-Gobain et ses laines de verre, contre Pont-à-Mousson, contre les ingénieurs qui ne peuvent avoir tort, contre Socotec lui-même bureau d'études durant de longues années, contre CSTB et les fumistes qui l'animent.

Nous sommes obligés d'aborder ces problèmes mineurs en architecture mais qui participent au confort élémentaire. L'architecte doit pour bien faire être responsable de tout. Plus que personne il doit reconnaître un bon ou un mauvais matériel. S'il se juge incompetent il doit abandonner une partie de sa mission à un confrère ingénieur architecte de son choix dont il sera responsable en cas de malfaçons ou de matériel vicieux. Je crois m'être bien fait comprendre. Pour les vices de construction, tartes à la crème des responsabilités professionnelles, je préconise que l'architecte garde de toute façon son rôle majeur et je plaide pour sa responsabilité totale.

En revanche, je crois qu'il doit à nouveau être à tous les niveaux l'organisateur de l'oeuvre, présider et commander et trancher dans toutes les décisions, depuis les fondations jusqu'au dernier coup de pinceau. Il doit rester le maître des études techniques et le maître du chantier. L'ingénieur ne doit intervenir que comme adjoint conseiller ou devenir lui-même le maître de l'oeuvre. [...]

Dans le bâtiment, l'oeuvre, il faut un responsable et il n'en faut qu'un. Phidias, Philibert de l'Orme ont connu le cachot, le déshonneur. Aujourd'hui avec 15% de prélèvement sur l'affaire, il est impossible de déterminer à qui nous devons faire supporter la faute commise.