

Rem Koolhaas

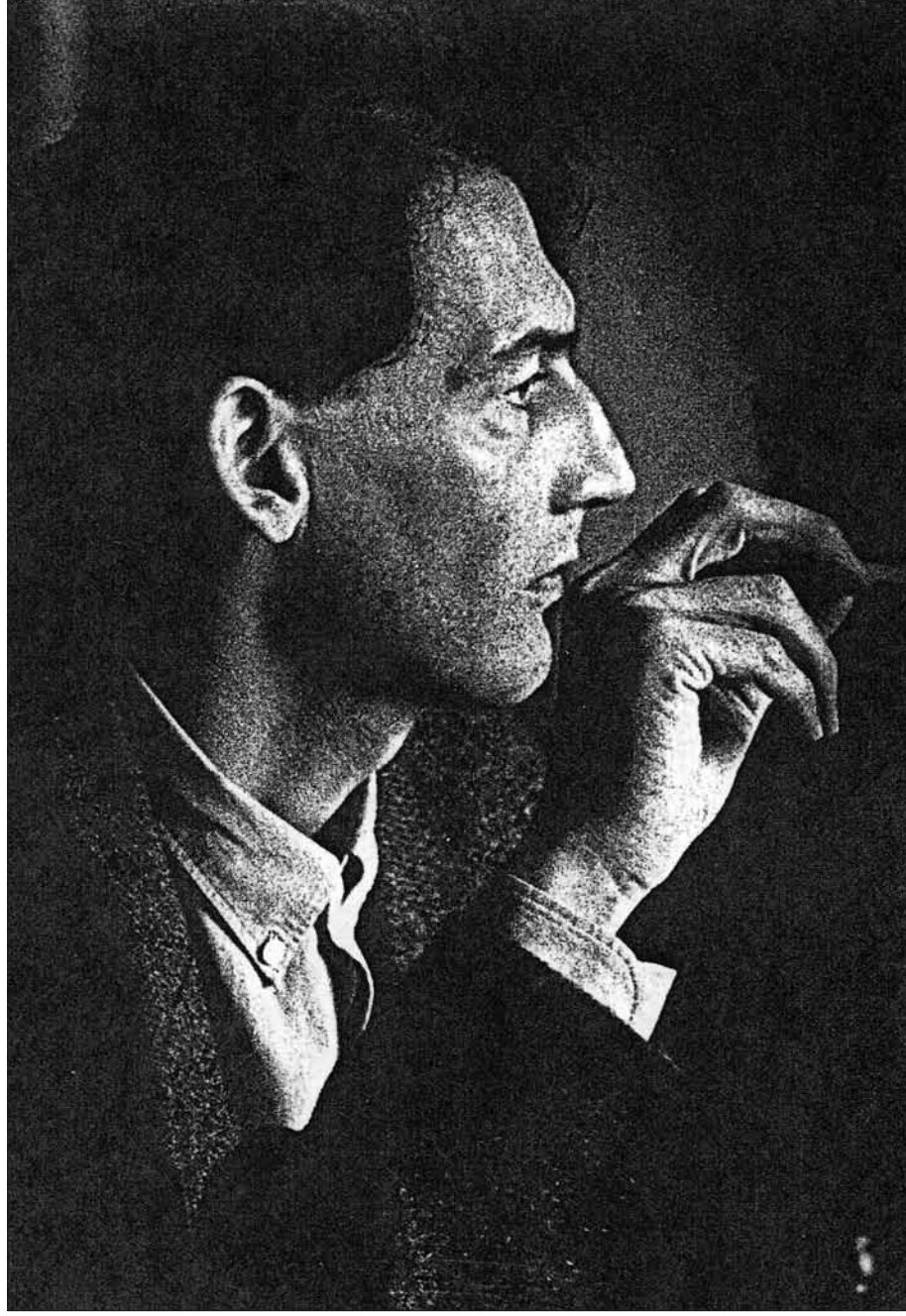
collection eupalinos  
série architecture et urbanisme

# Vers une architecture extrême

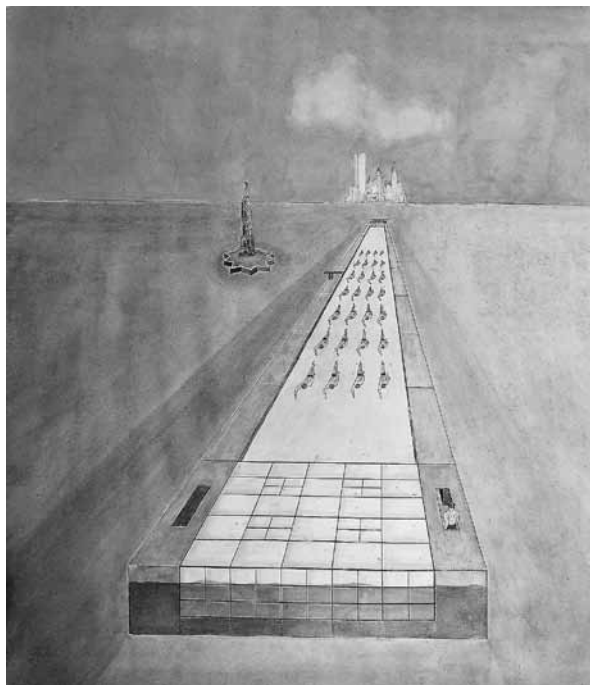
*Entretiens*

*Traduit de l'anglais par Jacques Bosser*

Éditions Parenthèses



## Conférence



« La piscine flottante », dessin extrait de *New York délire*.  
 Villa dall'Ava, Saint-Cloud, 1984-1991, la piscine.

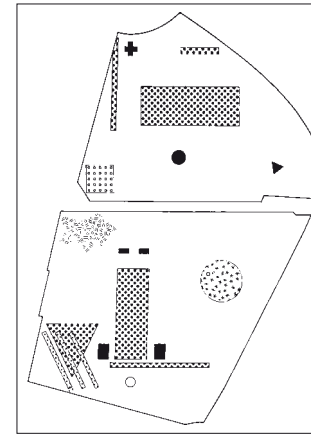
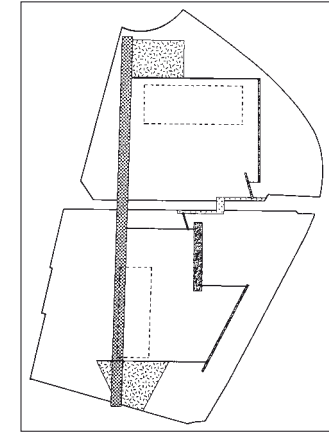
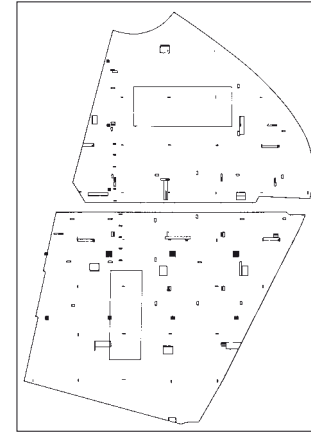
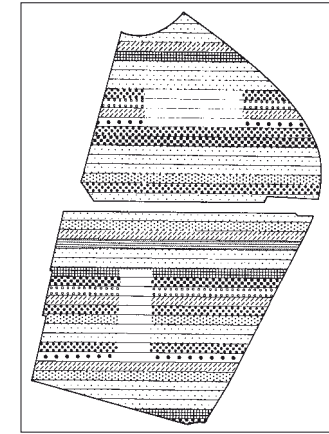
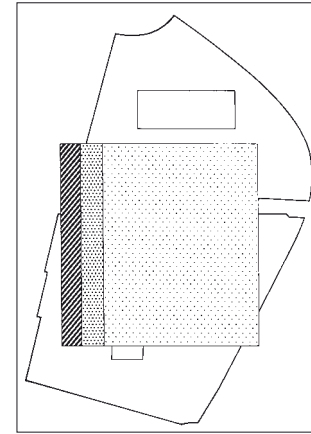
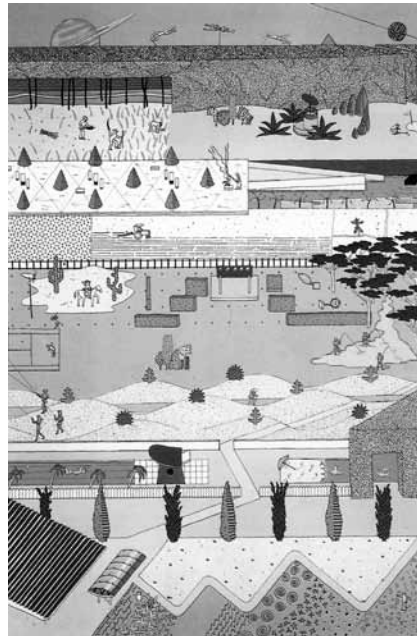
L'architecture est une profession dangereuse, et ce, pour plusieurs raisons. Elle est particulièrement dangereuse lorsque vous avez adopté une dénomination prétentieuse comme Office for Metropolitan Architecture, par rapport à laquelle pratiquement tout ce que vous pouvez réaliser peut sembler insuffisant. Nous construisons en ce moment une maison dont la piscine se trouve dans l'axe de la tour Eiffel, et pourtant ce simple fait ne rend en rien cette construction « métropolitaine », même si les Français le pensent.

L'architecture est également une profession dangereuse car c'est une activité incroyablement difficile et même débilitante. L'idée de cette maison parisienne est simple : ne serait-il pas agréable d'avoir un appartement suspendu dans les airs ? Les trente-cinq collaborateurs de notre agence se sont intellectuellement impliqués depuis plus de deux ans dans ce projet pour que cette idée simple devienne une réalité. Et au cours de ces deux années, nous n'avons pas eu, en plus, le temps de réellement penser.

Finalement, l'architecture est une profession dangereuse parce qu'elle constitue un mélange empoisonné d'impuissance et d'omnipotence, au sens où l'architecte s'abreuve presque toujours de rêves et de fantaisies mégalomaniaques qui dépendent à la fois d'autres intervenants et des circonstances, pour les imposer et les réaliser. Je parlerai ce soir de quelques moments de l'histoire de notre agence, où, grâce au hasard et à quelques accidents, la

prétention de notre nom a été très proche de finir par s'incarner, au sens où, grâce à une série de projets, nous avons eu la possibilité d'étudier ce que pourrait être, aujourd'hui, une architecture métropolitaine.

Le programme pour le parc de la Villette fut une étape très importante dans cette série, car il nous a permis d'étudier en profondeur le thème de la congestion, qui est pour nous la composante clé de toute architecture ou projet métropolitain. Pour la première fois, après s'être intéressés à New York, nous avons essayé d'imaginer ce que pouvait signifier la congestion en cette fin du xx<sup>e</sup> siècle, en Europe. Le concept de ce parc était issu du gratte-ciel américain, qui incarne la superposition d'une série d'activités dans un bâtiment unique. Nous avons pris ce modèle et l'avons développé horizontalement pour constituer un parc qui était un catalogue de quarante ou cinquante activités différentes disposées en niveaux, mais horizontalement et sur la totalité de la surface du terrain. De cette façon, nous pouvions mettre en œuvre la congestion, ou une densité de gratte-ciel, sans référence ni recours d'aucune façon à la construction ou à l'architecture. Deux



Parc de La Villette, Paris, concours 1982.



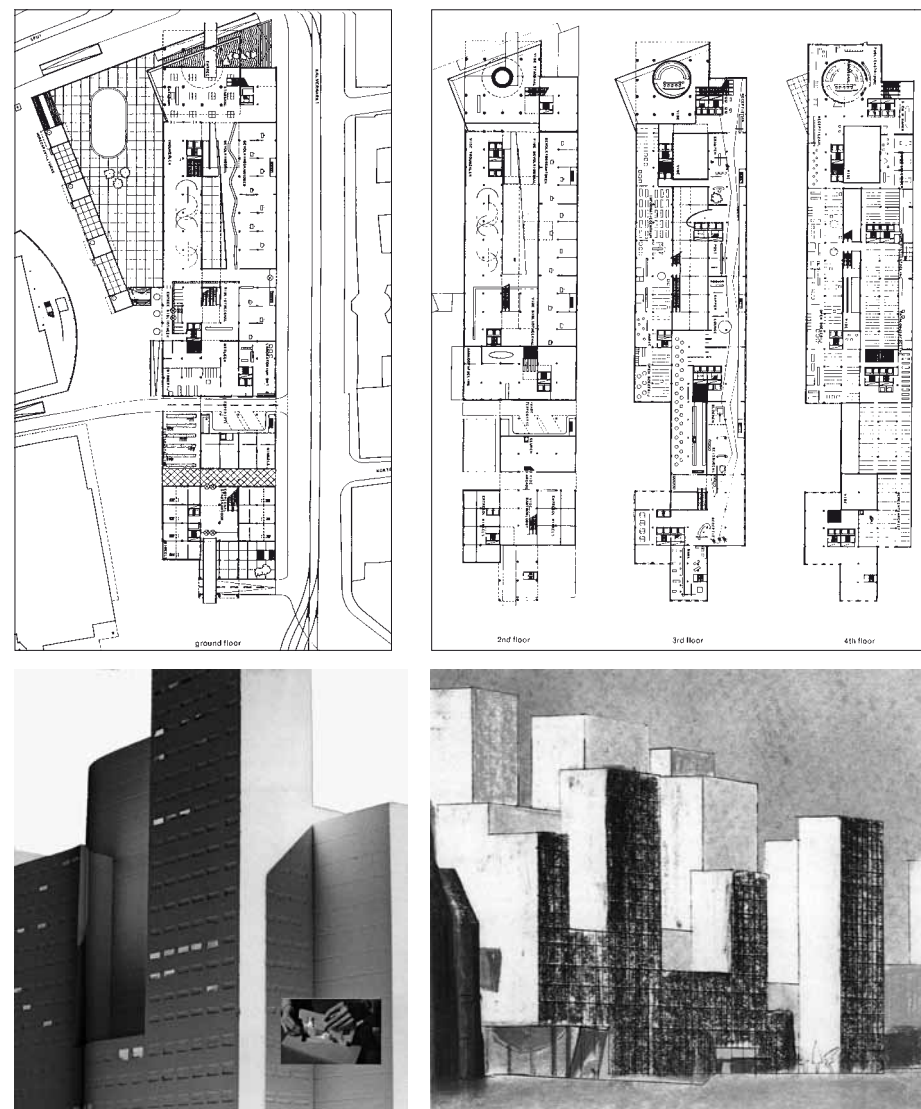
ans plus tôt, le même site avait fait l'objet d'un autre concours, pour lequel Léon Krier avait proposé son célèbre projet tout en murs, rues, places, etc. Il donnait le ton à tout un mouvement de restauration de la cité européenne, qu'il réimposait et réinventait selon un modèle nostalgique.

Ce que je veux analyser ici c'est une série de projets plus récents qui reflètent un nouvel état de l'Europe, non sans rapport avec l'année 1992, avec une énergie nouvelle, une façon nouvelle de penser, une confiance nouvelle en l'Europe. Ceci s'accompagne inévitablement d'une gigantesque explosion d'échelle, phénomène jusqu'alors impensable sur ce continent. Ce qui est intéressant c'est que cette échelle doit être maintenant insérée, ou adaptée, dans un contexte européen pour lequel l'histoire est un enjeu important.

Le premier de ces projets est l'hôtel de ville de La Haye : l'injection d'un programme de 180 000 m<sup>2</sup> dans un centre urbain médiéval. En d'autres termes, un programme impossible, ce que nous avons à la fois compris et suggéré dans notre proposition.

À travers cette série de projets qui remonte à l'été 1989, il était fascinant d'observer que certains thèmes développés dans *New York délire*<sup>1</sup> et l'analyse que nous y avons faite de l'architecture américaine dans cette ville se révélaient tout d'un coup pertinents dans le contexte européen. Quatre d'entre eux alimentent ou déterminent les problématiques posées par ces projets. Tous sont liés à une escalade ou à un saut quantique d'échelle, à l'accès à une certaine masse critique, qui se produisent lorsqu'un immeuble, par sa seule taille, accède à une sphère architecturale entièrement différente.

La première observation est qu'au-delà d'une certaine taille, l'échelle d'un immeuble devient si énorme et la distance entre son centre et sa périphérie — le noyau central et la peau — si



City Hall, La Haye, 1986, concours.

<sup>1</sup> Rem Koolhaas, *New York délire* [1978], traduction française de Catherine Collet, Marseille, Parenthèses, 2002.

## Séminaire

*Quelle est votre réaction face au Houston d'aujourd'hui ?*

J'ai été particulièrement surpris par la radicalisation complète du centre ville. Je n'ai jamais vu d'autre cité américaine dont le centre soit à ce point constitué de constructions nouvelles. En contrepartie, on y observe l'évacuation complète, le gommage total de tout bâtiment de plus de dix ou quinze ans d'âge. C'est en soi étonnant, et je ne peux que suspendre toute forme de jugement. Ce paysage de tours indépendantes est réellement plus pur et d'une certaine façon plus idéologique que tout ce que je n'ai jamais vu par ailleurs. Je trouve tout à fait étonnant qu'en dix ans, une ville américaine puisse entièrement changer de conception, d'aspect visuel. Elle se transforme littéralement en une nuit, et ceci tous les dix ans. C'est véritablement surprenant.

*Nous avons besoin d'une « colle » nouvelle pour qu'une ville comme Houston puisse trouver sa cohésion. Où la trouver ?*

J'écris en ce moment un livre intitulé *La ville contemporaine*<sup>1</sup>, qui compare trois exemples, un européen, les villes nouvelles autour de Paris, un américain, Atlanta, et un asiatique, Tokyo ou peut-être Séoul. Ce sera davantage une recherche personnelle qu'une prise de position. Sa principale inspiration est la découverte assez déconcertante que les Américains parlent des problèmes de

<sup>1</sup> Rem Koolhaas, « Toward the Contemporary City », in *Design Book Review*, n° 17, 1989, repris in *Theorizing a New Agenda for Architecture: an Anthology of Architectural Theory, 1965-1995*, Kate Nesbitt (ed.), New York, Princeton Architectural Press, 1996, pp. 328-330 ; voir également *L'Architecture d'Aujourd'hui*, avril 1989, n° 262, pp. 90-93.

leurs villes, les Européens parlent des problèmes de leurs villes, les Asiatiques parlent des problèmes de leurs villes, mais que, si vous les regardez bien toutes, vous n'y voyez presque pas de différences. Prenez, ici, à Houston, le quartier appelé Post Oak. Ce même phénomène d'objets séparés dispersés presque au hasard, sans « colle », dans un paysage plus ou moins objectif, se retrouve maintenant dans une grande partie de l'Europe, de l'Amérique et de l'Asie. Puisque ces conditions existent dans différents contextes, sous des systèmes politiques différents, dans des économies différentes et des idéologies différentes, il est clair que ce ne sont pas ces facteurs externes évidents qui expliquent leur similitude.

Je voulais écrire un livre qui documente cette similarité et suggère aux Européens qu'ils n'ont aucune raison d'être satisfaits, et aux Américains aucune raison de désespérer. Au cours de ce travail d'écriture, l'accent est passé de la documentation de ces phénomènes à un essai d'interprétation de ce qu'ils signifient par rapport à l'architecture. Si toutes ces villes sont aujourd'hui si semblables, cela veut probablement dire qu'elles ont été voulues



Houston, quartier Post Oak.

Ricardo Bofill, Immeubles d'habitation (« Espaces d'Abraxas »), Noisy-le-Grand (Marne-la-Vallée), 1983.

ainsi. Cela signifie également qu'il existe une énorme différence, presque une dichotomie, entre les ambitions de l'architecte et celles de la société actuelle. Je pense que ces éléments nous indiquent au minimum l'existence d'une très grande liberté : la liberté de la cohérence formelle, la liberté d'imaginer une communauté, la liberté des modes de comportement.

Peut-être devrions-nous cesser de chercher cette « colle » qui fait tenir ces cités. Dans des villes comme Houston, en grande partie sans l'aide d'architectes, les gens ont trouvé d'autres formes de cohérence. À Atlanta, par exemple, on trouve un modèle très répandu, qui consiste simplement à dresser un mur autour d'une zone, de mettre un portail, et d'engager des vigiles. Bien sûr ce n'est ni une cohérence architecturale ni le type de cohérence qu'un architecte est formé à pratiquer, mais c'est une forme très forte de cohérence.

*Grâce à leur vie piétonnière, les cités européennes fonctionneraient-elles mieux ?*

Dans les villes nouvelles de la région parisienne, vous ne verrez personne marcher. Lorsque nous parlons de Paris, nous restons obsédés par la ville centrale, où en effet les gens marchent, mais si vous réfléchissez en termes de chiffres, vous découvrirez que beaucoup moins de Parisiens vivent aujourd'hui dans le centre que dans les villes nouvelles. Dans celles-ci, les distances







les as du ciel américains furent célébrés en héros, et les chefs de guerre décidèrent bientôt que le futur de l'après-guerre, un futur de science-fiction dont on entrevoyait encore à peine les possibilités, reposerait sur leurs épaules (et leur cou). Pour maintenir l'avance technologique (géopolitique) américaine, il fut décidé que deux « barrières » espace-temps fondamentales devaient être franchies : un avion piloté par l'homme devait pouvoir voler au-delà des limites de l'atmosphère terrestre (80 000 m) et dépasser le soi-disant mur du son Mach 1 (1 224 km/h), vitesse à laquelle on croyait qu'un avion se désintégrerait. L'accomplissement de ces objectifs posa les fondations de ce que le grand public appela bientôt — dans un délire — la course de l'espace.

Pendant la guerre déjà, un homme était devenu une légende vivante pour ses talents de pilote et sa rage de vaincre, au point d'être considéré par certains comme un être quasi surnaturel. Chuck Yeager fut donc choisi après le conflit pour prendre la tête du programme d'essais *Top secret* de projets d'avion supersonique, et, en octobre 1947, franchit la fameuse barrière du son, contre l'avis et la sagesse par trop conventionnelle de nombreux physiciens. Mais il savait ce que les physiciens ne pourraient jamais entrevoir, car il était une pure créature de vitesse et de mouvement, l'un des pilotes les plus instinctifs que l'armée de l'air ait jamais compté dans ses rangs. « Le seul pilote avec lequel j'ai volé qui ait donné l'impression de faire partie de l'équipement du cockpit. Il était tellement en phase avec la machine qu'au lieu d'être fait de chair et de sang, il aurait pu être un pilote automatique. Il aurait réussi à faire parler un avion<sup>3</sup>. » Dans le monde singulier de l'espace-temps du combat aérien, où s'étaient formés les instincts de Yeager, toute chose trouve sa propre place à la limite, peut-être même un peu au-delà. Pour survivre, « vous devez voler à la limite de l'extrême limite, et y rester si vous voulez vraiment que cette machine vous parle ». Il suffisait de connaître les tolérances critiques de l'avion dans une multiplicité de manœuvres violentes et dangereuses. Il fallait savoir exactement « où se trouvait l'extérieur de l'enveloppe... connaître la partie précise qui entrait en contact avec cet extérieur, puis la dilater délicatement... sans passer de l'autre côté<sup>4</sup>. » Plus que toute



<sup>3</sup> Major General Fred J. Ascani, in Chuck Yeager, *Yeager*, New York, Bantam Books, 1985.

<sup>4</sup> « Yeager », in Tom Wolfe, *L'Étoffe des héros* [1979], Paris, Gallimard, 1987.

# Table

<b>Préface</b>	5
<b>Conférence</b>	9
<b>Séminaire</b>	39
<i>Sanford Kwinter</i>	
<b>Voler comme une balle ou quand est-ce que le futur commence ?</b>	65