

Construire la mer

Jean-Jacques Fernier *

La mer est souillée, elle a été conquise. Le peuple des techniciens se répand dans son lit pour la violenter. Elle fut amante dominatrice, compagne des aventuriers, la voici bientôt esclave. Il n'en fut pas toujours ainsi lorsque les sociétés humaines qui la respectaient en tiraient une abondante mythologie : Vénus est sortie des eaux, le Dieu Polynésien de la Mer Taaroa couchait avec la lune, Atéa, et donnait naissance aux Iles de Raiatea et de Tahaa ; le Dieu Japonais de l'eau Ebisu-Sama, l'un des sept Dieux du bonheur, reçoit encore ses offrandes ; dans toute la Malaisie les fosses abyssales sont encore peuplées de bons et mauvais génies ; la petite Sirène veille sur le port de Copenhague, le passage de la ligne fait revivre les débonnaires Neptune, Poséidon, Amphitrite et leur fils Triton et pour nous Jésus-Christ marche sur les flots. Les migrations humaines, et l'histoire de l'homme, ont commencé ou fini au bord du rivage, d'une mer ou d'un océan, espoir ou finalité de civilisation. Fallait-il donc que cette mer inspirât les hommes puisqu'elle portait la richesse, l'aventure ou l'échange ! Aux confins de l'Altiplano andin on savait qu'un géant barbu et blond viendrait de la mer par l'ouest et qu'il serait Dieu. Chaque insulaire du Pacifique savait que la mer apporterait un jour son conquérant, conquis à son tour par la vague suivante. Chaque normand blond est fils de la mer, héros involontaire d'une colonisation. Et les noirs d'Amérique ne sont d'Amérique que parce qu'un océan les sépare de leur territoire originel.

L'architecte, serviteur divin et homme pratique, devait à force de talent apaiser les dieux en leur créant des temples et organiser la vie de ses contemporains en créant leur habitat. Si l'on parcourt d'un trait rapide sa participation traditionnelle à l'architecture de la mer, force est de constater que le côté serviteur divin a longtemps dominé le côté homme pratique. Que trouvons-nous partout ? l'image de l'eau liée à l'idée divine dès qu'il bâtit sur le littoral. Ce ne sont, tout autour de la terre, que temples de toutes tailles et de toutes espè-

ces : celui majestueux de Miyajima près d'Hiroshima au Japon, ceux modestes paillottes du Lac Sacré de Huahiné dans le Pacifique Sud, ceux gigantesques du Lac Titikaka dans l'île d'Apinhuala. Ou bien, plus près de nous, le Mont Saint-Michel dominateur, ou encore les couvents des bords du Mont Athos. Et que dire des statues de l'île de Pâques, des pyramides des bords du Nil, des alignements de Carnac. Dans l'immense solitude des littoraux, eux seuls, magnifiant le sacré, demeurent. Quant à l'architecture civile, modestement bâtie, elle a disparu quand elle était lacustre. Sur terre, bien sûr, confortés, occupés en permanence, les ensembles bâtis ont suivi un destin terrestre, qui les a perpétués jusqu'à nous.

Le sacré s'éteignant, l'échange des civilisations s'augmentant, les techniques s'élaborant, voici le côté homme pratique de l'architecte qui se met au service du prince et des marchands. Les rivages se peuplent autour de la Méditerranée, sur la côte ouest du continent sud-américain, sur les côtes de la Chine et de l'Extrême-Orient : partout jaillissent des cités littorales. Et ce sont Aigues-Mortes, Venise, Amsterdam, Saint-Malo, Honfleur, Bangkok. Parfois des sites admirables : Rio ou Hong-Kong, parfois des sites ordinaires : Callao ou Tokyo. Et l'on constate ainsi que l'architecte grec fait le meilleur choix des sites les plus beaux, ceux qui sont chargés d'une aura esthétique, que le romain a le sens militaire de la situation géographique, que le phénicien s'implante en marin, et que d'autres s'implantent en jardiniers.

Le littoral c'est la frange d'espace linéaire où se mêlent la terre et la mer. Et l'on trouve des cités de littoral ouvertes et créées pour la mer, et d'autres ouvertes et créées pour la terre. Toutes ne sont pas marines. Le Corbusier dessinant la Rochelle fait une cité terrienne, tout comme son ennemi Perret au Havre. Buenos Aires est une ville continentale, tout comme New York ; et je tiens Bordeaux et Nice, par exemple, pour des centres excentrés par hasard sur leur littoral. Voici bien d'ailleurs un trait universel de l'architecte :

il est un terrien, jusqu'à présent mal à l'aise sur l'eau ; ses pairs législateurs et économistes le sont aussi. Pour eux je ne sais pas mais pour lui ceci découle d'une longue tradition : l'eau, sous toutes ses formes, franche comme la pluie, sournoise comme l'humidité est l'ennemi permanent. Et voilà le paradoxe : on crée une architecture terrienne pour la mer, alors que l'homme depuis belle lurette navigue sur un engin original, qu'il vit sur l'eau un rythme différent, des mœurs différentes. Les « portes de la mer » ne sont pas une réalité architecturale.

L'ère de l'architecte solaire

Tout éclate avec notre siècle. Là comme ailleurs le même phénomène agit avec les mêmes causes et porte les mêmes vecteurs : la société industrielle, un pied déjà dans la civilisation post-industrielle, part à l'assaut des espaces. La mer en est un à conquérir. Après avoir servi les intérêts d'hégémonie des peuples, puis ses intérêts marchands, la mer sert tout à coup les intérêts industriels de la société. On chasse d'elle ses amoureux, réfugiés dans des courses lointaines, chaque jour plus lointaines. On transforme son littoral en aires de loisirs, en aires d'industrie, en aires de culture. Comme cela est vite fait : Courbet peint les falaises d'Etretat et ses barques solitaires sur des galets glacés ; d'Annunzio promène une nostalgie triste sur les canaux de Venise ; Nice découvre ces Anglais curieux qui viennent avec les mimosas et tout se précipite. Ces naïades timides qui se faisaient suivre à Deauville par leur cabine mobile jusqu'à l'eau deviennent des millions de vacanciers exigeants. Dans toutes les rades les joutes et les ferias sur l'eau disparaissent parce que gênantes, la route engloutit le sable, le chemin de fer longe le littoral, ailleurs la piste d'avion s'installe sur les lagons.

L'architecte et ses maîtres, appuyés par des capitaux immenses, soutenus par des besoins décuplés, portés par des techniques de pointe, découpent le littoral en morceaux et construisent partout où on les laisse faire, partout si l'on n'y mettait pas d'entrave. La con-

* Architecte.



*L'architecture en forme de rocher
(sur la côte de l'Esterel) ; s'adapte-t-elle
mieux au littoral ?*

jugaison de la mer, du sable et du soleil sollicite des structures d'accueil, puis des structures industrielles et commerciales pour soutenir et affirmer cette vocation quasi planétaire des littoraux comme nouvelle aire de résidence permanente. C'est comme si une force centrifuge poussait chacun sur les parois - les parois étant le littoral.

Voilà donc l'ère de l'architecte-solaire qui s'ouvre : finies les modestes assauts du vieux Casino de Nice, planté sur ses échasses immergées, finies les villas-les-pieds-dans-l'eau enfouies dans la verdure. Voici la boulimie du béton, les fronts de mer, les architectures sur pilotis à flanc de rocher, à flanc de corniche, à flanc de tout.

Et puis avec l'accélération des échanges qui précipite les migrations, dans notre décennie, c'est toute la frange entre l'eau, la terre et le soleil, qui est guettée : marinas pittoresques ou futuristes, nappes suspendues, cités lacustres, cités-ponts, îles flottantes. Le pas est franchi. L'architecte n'a plus peur de la mer. Il fait sa couche dans son lit ; plus rien ne le relie à la terre. Il construit sur l'eau, dans l'eau et déjà sous l'eau.

Nous n'en sommes qu'aux balbutiements mais ils sont prometteurs. On s'ébahit au début des années 60 devant l'exploit d'installation de plateformes de forage pétrolier qui, équipage permanent à bord, ravitaillées par hélicoptères, se moquent des tempêtes. A la même époque au Japon l'architecte Kikutake dresse les premiers plans d'une ville flottante, bientôt suivi par le français Paul Maymont et Kenzo Tange le japonais qui, avec l'extension de Tokyo sur sa baie, proposent l'un et l'autre tout naturellement sur l'eau l'assiette de terrain qui manque sur terre. Cette idée qui n'a pas encore eu de réalisation concrète sera de celles qui ne s'oublient pas : prendre le terrain sur la mer et non plus seulement repousser le littoral comme on a toujours fait jusqu'alors.

Des villes flottantes

A ces projets s'en ajoutent d'autres :

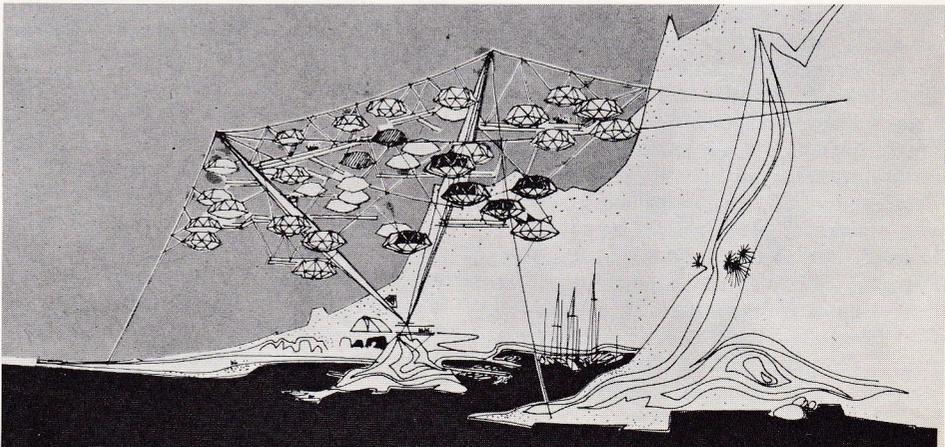
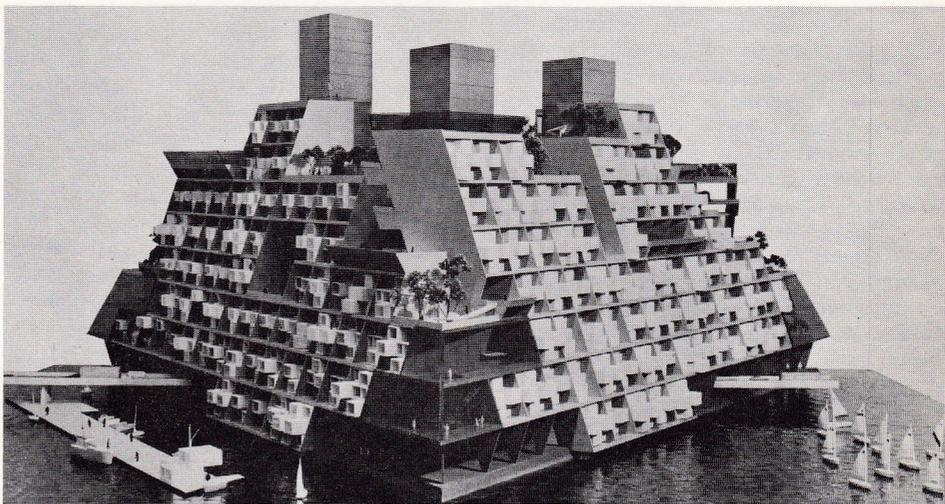
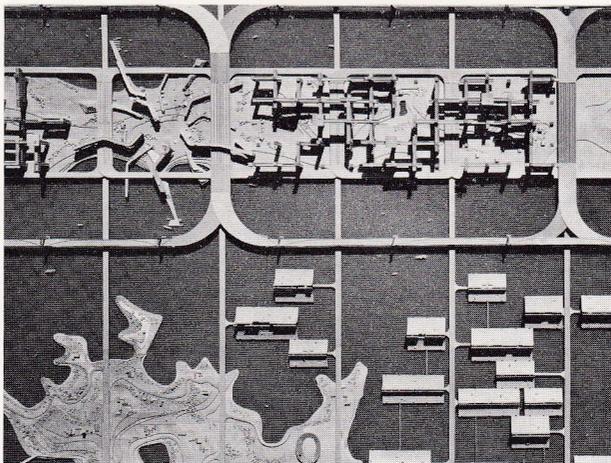
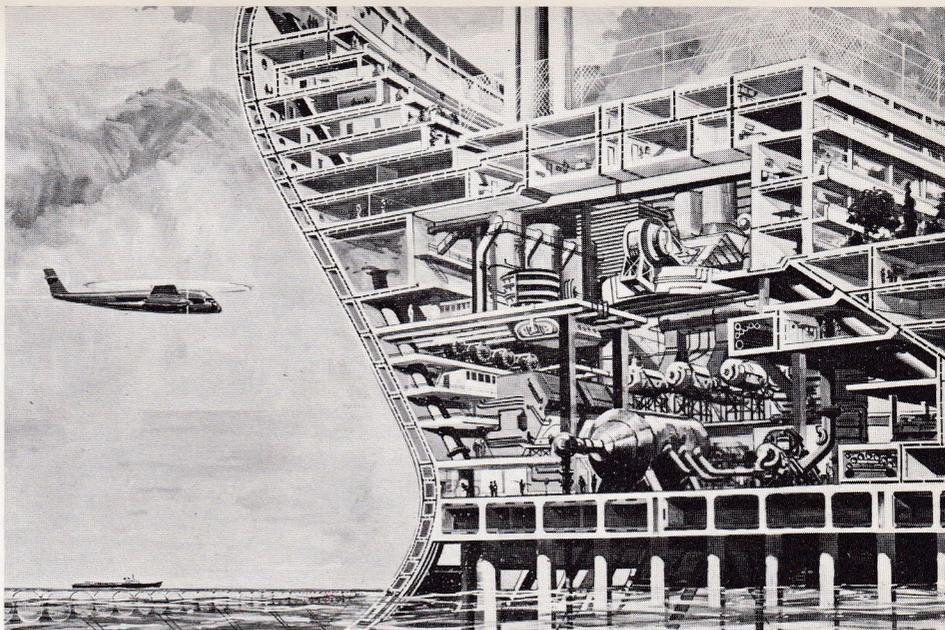
En Finlande, pays dont il est désormais habituel d'attendre une nouvelle architecture, un grand projet d'extension d'Helsinki est préparé sur l'embouchure de la rivière Vantaa. Ce quartier résidentiel Vantaansuu abriterait 50 000 personnes et prolongerait le centre ville de Pasila en occupant totalement le site pour en créer un nouveau, artificiel. Au Brésil, pour Rio de Janeiro, entre les quartiers de Leblond et de Copacabana, dans un site littoral qui est déjà totalement artificiel, l'architecte allemand Hartmut-Thimel rêve, sur le plan espagnol de la cuadra, de lancer vers la baie une résille éclatée dans plusieurs directions. D'autres grands projets se préparent qui nécessitent la conjoncture suivante : une ville importante à fort développement démographique dans un site naturel difficile à étendre. Mais au fond ce mode d'extension est connu : il fut celui de Venise, d'Amsterdam ; plus près de nous il est celui de l'expérience de Zuyderzee, celui de Delta en Hollande. Brutalement illustré il est celui de toutes les cités marines de l'Asie, agglutinées de sampans, l'archétype étant l'occupation de la baie d'Aberdeen près de Hong-Kong par une population de 200.000 personnes vivant sur l'eau dans un ordre social et urbanistique étonnant. Cette notion d'extension marine avait d'ailleurs été pressentie par Le Corbusier dans son projet d'une sorte de City au devant de Buenos Aires sur le Rio del Plata large comme un océan.

Ces études de prolongements de cités existantes forment la première génération de recherche. La place est grande pour la seconde génération, celle des villes-flottantes intégrées à vie autonome (à lancer comme des super-pétroliers géants). Fonctionnant un peu comme des villes-nouvelles, elles pirateront, dans l'esprit de leurs auteurs, tous les océans. L'une des premières fut Intrapolis - du suisse autodidacte Walter Jonas lui aussi membre du Groupement international d'architecture prospective comme Maymont et Tange - une sorte d'assemblage d'entonnoirs flottants. Puis Triton City par la Triton Foundation de Cambridge (Massachusetts) qui utilise des sortes de caissons pyramidaux abritant des communautés de voisinage de 5.000 résidents, assemblés les uns aux autres en grands chapelets. Celle très sophistiquée de Sea City, rêvée par le Pilkington Glass Age Development Committee, sur un site du plateau continental à l'est de l'Angleterre à proximité d'un gisement de gaz, qui abriterait dans une sorte d'arène flottante de 9 étages (créant un lagon de 1 400 mètres de long sur 1 000 de large) une population sédentaire de 30 000 personnes. Celle d'Hydrobiopolis des architectes hollandais Hartsuyker, projetée au large de La Haye ; celle de vacances, amphibie, entre la Corse et la Sardaigne dans l'Archipel de Santa Maria, conçue pour leur diplôme d'architecte en 1971 par Lacroix et Verdeaux. La palme sera donnée pour la dimension cosmique à Paolo Soleri qui dessine dans sa retraite américaine

des concentrations flottantes gigantesques et surréalistes Novanoah A et Novanoah B, et à l'allemand Jurgen Claus qui prépare une extraordinaire cité circulaire dans l'océan Pacifique pour y abriter les jeux olympiques 1980, ainsi qu'à Buckminster Fuller dont le projet de Treta City en forme de Pyramide de 3 000 mètres de hauteur, abriterait plus d'un million de personnes. Enfin, l'américain Katavolos esquisse une ville flottante dont les formes découlent de celles connues dans le monde biologique marin.

Babylone immergée

Tous les architectes ne rêvent pas de la Babylone immergée, et des projets plus modestes de dimensions préparent la troisième génération, celle du passage au réel. Après l'île des loisirs d'Edouard Albert, qui profitait de l'expérience marine du commandant Cousteau, cette notion d'île artificielle s'est abondamment développée. Monte-Carlo en fut longtemps le théâtre avec le projet Albert ainsi qu'avec l'atoll artificiel de Maymont. Aujourd'hui c'est l'Italien Manfredo Nicoletti qui y prépare une très belle ville satellite oblique sur des terrains pris sur la mer. Dahinden, un architecte suisse propose un Seatel pour Athènes, d'une capacité de 300 lits, une sorte de capsule flottante en entonnoir dont on conçoit facilement la réalité. Nous-mêmes, Biro et moi, avons vers 1960 imaginé un vaste musée de la civilisation, patronné par l'ONU, constitué d'une armada de capsules remorquées qui iraient séjourner d'un pays à l'autre, d'un continent à l'autre. En 1970, nous proposons pour Jaffa Hills en Israël une sorte de casino, île flottante en autarcie, fondée sur l'ancienne digue du port reliée au continent par monorail. De nouveau, Kikutake prépare un projet très avancé d'une série d'îles flottantes reliées les unes aux autres pour la Marina d'Hawaï. Cette notion d'architecture de loisirs sera certainement le premier support d'une architecture en milieu marin. Aujourd'hui peut-être les plus avancées sont-elles les études de Cousteau et Maroti, établies en liaison avec le Centre d'études marines avancées. Leur étude d'Acrocéan, avec l'architecte Audrerie, sorte de gyroscope flottant abritant 1 000 travailleurs, réserve sous une coupole plastique un micro-climat aux 30 000 m² de planchers habitables. Ce projet rejoint et illustre ce que la technique avancée des plates-formes de forage peut créer lorsqu'elle est revue par des hommes de l'art.

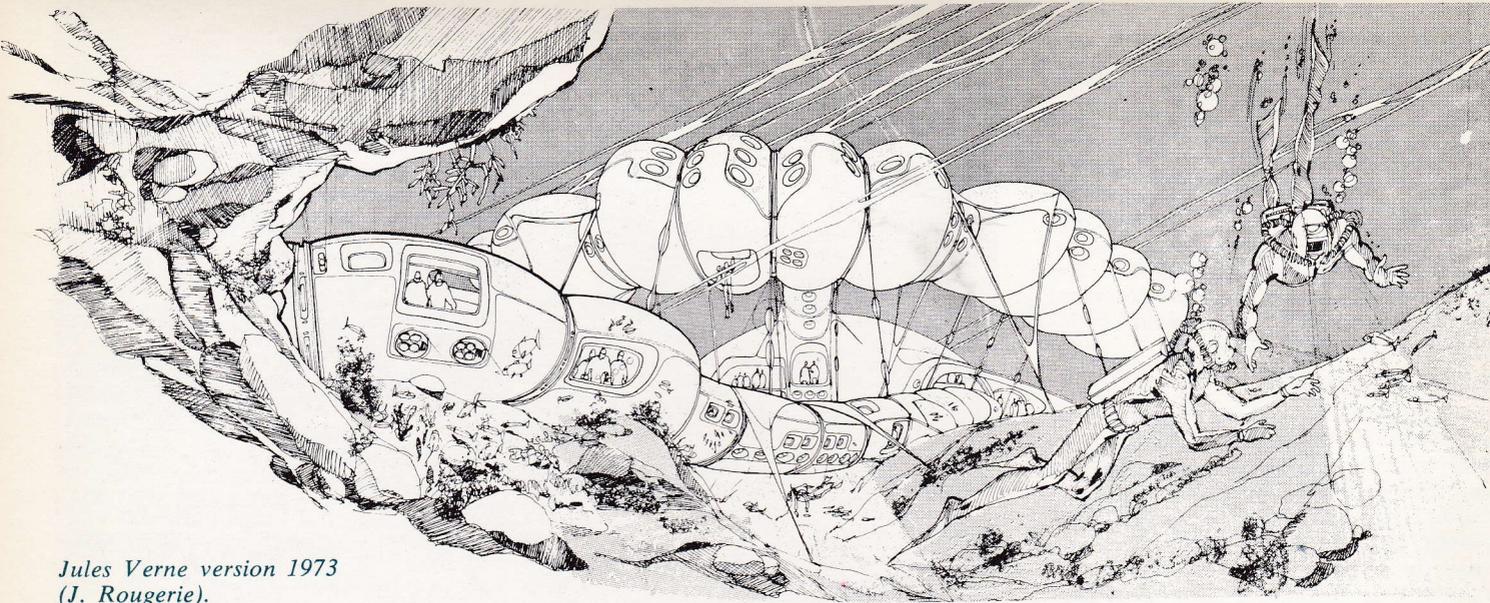


Sea City : une arène flottante de 9 étages au large de l'Angleterre.

Kenzo Tange : projet d'extension de Tokyo sur sa baie.

Triton City (Buckminster Fuller) : chaque cellule abrite 5 000 personnes.

Extension de l'espace littoral : une île artificielle de Paul Maymont.



Jules Verne version 1973
(J. Rougerie).

Mais, à côté de ces projets qui portent aux rêves, beaucoup d'autres, dont le support sert l'industrie ou le transport, posent le problème de l'occupation de la mer : Los Angeles, Tokyo, Caracas, s'appêtent à lancer des aérodromes immergés appelés Seadrome, pensées, en particulier, par l'architecte Stanley Tigerman ; Westinghouse propose des centrales nucléaires flottantes ; la mer du Nord abritera bientôt un arsenal d'usines flottantes pour l'exploitation des gisements, le développement industriel lourd et même déjà le traitement des ordures, que New York réalise en détruisant ses lacs. Ce dont on ne veut plus sur terre, on s'appête à le jeter sur l'eau.

Une autre technique de réalisation de ville nous ramène au littoral : la ville-pont. Derrière le projet de Yona Friedman pour traverser la Manche, d'autres se sont lancés : Hugo Wandeler propose de traverser le lac de Zürich, Perugini et Benedetti le détroit de Messine. La Ville en X que Biro et moi imaginions en 1960 procédait de cette même idée. Sans doute, rejoignant en cela le parfait exemple du Ponte Vecchio, et le récent exemple des pont-restaurants des autoroutes, la Ville-Pont sera-t-elle une réalité à moyen terme.

La terre et la mer

Après cette longue promenade en mer reprenons pied sur le continent, objet de tant de pressions, aux rivages duquel Guy Rottier et James Guitet, tout comme Chanéac, cherchent à échapper, utilisant en cela les axiomes de mobilité, et de conquête de l'espace, pour tendre des câbles habités sur les sites marins, ou pour projeter des urbanisations en fer de lance neutralisant le minimum de sol littoral. Et si l'on ne peut tenter un inventaire sans songer aux massacres récents de nos côtes (la Côte d'Azur, la Costa Brava, la Rade de Papeete), il faut relever les tentatives intéressantes à divers titres de Sperry à Port-Grimaud (tant décrié justement pour l'abandon de l'esthétique contemporaine), et de Jacques Couëlle à Goré au Sénégal (la mer relevée au niveau le plus haut de l'île).

Ce n'est point tout : en bonne logique un espace reste à occuper, l'espace sous-marin. On s'y emploiera dans notre décennie. L'une des plus significatives recherches actuelles pourrait bien être celle du jeune architecte Rougerie, que ne désavouerait pas le Jules Verne des « 20 000 lieues sous les mers ».

Jules Verne s'était déjà trompé une fois, disant qu'en atteignant le million d'hommes, une ville ne pourrait survivre : la Rome antique, Londres, et Tokyo, au début du XIX^e siècle étaient déjà millionnaires. Se trompera-t-il une seconde fois ? Sans doute les océans cachent-ils aux siècles prochains des cités immergées millionnaires, capitales de nouvelles Atlantides.

Après avoir souillé la terre, l'homme a souillé l'atmosphère et il veut souiller la mer. Est-ce le tribut de notre survie pour nous permettre d'accueillir et d'occuper les sept milliards d'êtres que nous serons bientôt ? si oui, ne faut-il pas lutter contre la facilité qu'engendre l'enthousiasme des conquêtes nouvelles ? et en la circonstance inventer un art d'architecture qui soit marin ? car enfin, à consulter les images architecturales d'aujourd'hui destinées à évoquer l'atmosphère subaquatique ou sous-aquatique, il est pour le moins désarmant d'y trouver les symboles du terrien - la fenêtre, le cube - et celui du citadin - le drugstore, le cinéma. Nous, architectes, devrions inventer un langage nouveau, un style différent et prendre les mesures indispensables pour ménager la nature.

Le littoral c'est l'anti-ville dans ce qu'elle représente d'obstacles, de manque d'espaces, de souillures. Notre forme de civilisation est consommatrice de littoral jusqu'à satiété ; et bientôt comme pour tout ce qui nous manque, nous serons créateurs de littoraux artificiels, de lacs artificiels déjà, bientôt de mers artificielles, prisonnières, de la terre, ou de mers naturelles isolées, encerclées pour être domestiquées.

A-t-on vraiment le droit d'architecturer la mer ?

Un projet de Jacques Rougerie : tous les équipements de loisirs sous-marins rassemblés autour d'un centre d'activités de services.

