Deltametropool - Un manifeste ou une affiche publicitaire?

Autor(en): **Della Casa, Francesco / Hohler, Anna / Pham, Nicolas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 14: **Deltametropol, un manifeste**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99219

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Francesco Della Casa, Anna Hohler et Nicolas Pham

Deltametropool - Un **manifeste** ou une affiche publicitaire ?

Deltametropool, l'un des dix grands projets lancés par le gouvernement néerlandais en automne 2000, offre l'occasion d'un débat fondamental sur le thème de la métropole contemporaine. Protagonistes, l'équipe Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha et celle de l'Office for Metropolitan Architecture (OMA/Rem Koolhaas), défendent des positions diamétralement opposées.

Dans l'esprit des architectes et des urbanistes, les Pays-Bas représentent une sorte de paradis terrestre : là, le goût de l'expérimentation a permis de réaliser de grandes avancées dans ces disciplines.

Cette aptitude à aborder des concepts avant-gardistes - liée au demeurant à un solide pragmatisme - s'appuye sur une forte acceptation sociale. Cependant, des pans entiers de l'environnement construit sont aujourd'hui le produit de processus autonomes, voire spéculatifs, qui échappent au contrôle politique, démocratique ou culturel. Le projet **Deltametropool** s'inscrit dans cette double réalité.

Les quatres équipes mandatées devaient élaborer une réflexion sur les caractéristiques d'une future métropole dans le delta du Rhin.

Le nom de **Deltametropool** a été inventé par Dirk Frieling, professeur à l'Université technique de Delft, pour décrire la métropole que pourrait former les villes les plus importantes du delta du Rhin. Une association Deltametropool, émanant des villes d'Amsterdam, de Rotterdam, d'Utrecht et de La Haye, a été fondée en 1998 sur la base d'une déclaration commune en vingt-et-un points. Un mandat d'étude a été confié en 2002 à quatre équipes d'architectes pour élaborer le projet de Deltametropool. (Voir <www.deltametropool.nl/English.htm>)

1

2

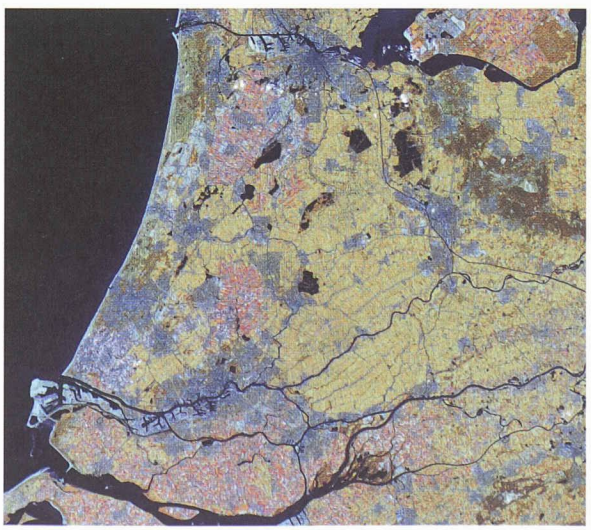


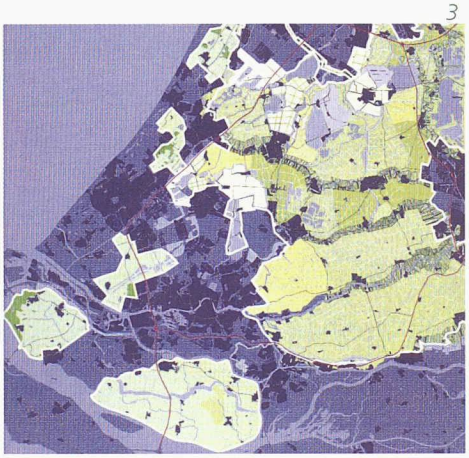
Fig. 1 et 2 : Images par satellite de la Hollande

Fig. 3 : Projet Dirk Sijmons

Fig. 4 : Projet Teun Koolhaas

Fig. 5 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, concept général

3



Le projet de **Dirk Sijmons** repose sur une méthode de sauvegarde du polder, qui est une éponge de tourbe gorgée d'eau. La réduction progressive de l'activité agricole permettrait de créer des zones ré-inondées rendues à la nature. Parallèlement, le projet envisage de créer une urbanisation de très basse densité selon le modèle d'implantation historique, le long des digues des voies d'eaux. Ce projet est intéressant dans la mesure où il tend à assurer la pérennité du polder comme paysage. Il pourrait de plus se superposer à l'un ou l'autre des projets Snozzi/Mendes da Rocha ou OMA.

Le projet de **Teun Koolhaas**, cousin de Rem Koolhaas, se base sur l'interdépendance entre urbanisation et campagne. Il propose d'abolir toute limite entre ces deux types de territoires afin de réaliser une sorte de fusion entre entités bâties et paysages. Chaque entité serait décrite selon un gradient d'urbanisation laissé à l'appréciation des instances locales. En bref, il exacerbe le modèle du plateau suisse, dont il adopte la typologie de maison isolée dans son jardin. Si un tel projet devait être réalisé, la culture du thuya et le commerce des tondeuses à gazon devraient connaître un essor remarquable.

4

Le présent article se focalisera essentiellement sur deux propositions, celle de Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha et celle de OMA/Rem Koolhaas. Elles apportent des réponses radicalement opposées à la question métropolitaine. Les deux autres propositions seront laissées à l'écart, car elles esquivent la question de l'identité métropolitaine à grande échelle. Elles traitent soit de la stratégie méthodologique de la gestion d'entités paysagères à sauvegarder (Equipe **Dirk Sijmons**), soit de l'échelon typo-morphologique local comme solution à l'urbanisation à grande échelle (Equipe **Teun Koolhaas**).

Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha

Pour Luigi Snozzi, le problème de la métropole est par nature un problème qui se pose dans le monde entier.

Il le définit tout d'abord d'un point de vue politique : « Je pense que la société actuelle est caractérisée par l'absence de visions dans les domaines les plus divers, ainsi que par un excès de pragmatisme. Les valeurs auxquelles on se réfère aujourd'hui sont essentiellement celles de la consommation et de la performance. »

En réaction à ces valeurs consuméristes, il propose donc un projet territorial ayant un caractère de manifeste : « Avec mon projet pour la Hollande, je tente d'imaginer une métropole que l'on puisse définir dans l'espace. Normalement, ce qui détermine le caractère métropolitain d'une ville n'est que la manière dont les gens y vivent et s'y déplacent. Un habitant de la banlieue de Londres ne dira jamais qu'il est de Staines ou de Basildon, mais qu'il est de Londres. »[1]

Dans ce sens, donner une définition spatiale à la Deltamétropole est une tentative de symboliser la maturité du processus d'unification de l'Europe. Il s'agit donc d'un projet éminemment politique[2].

L'échec de la planification urbaine

Les grandes agglomérations urbaines se développent aujourd'hui de manière incontrôlée. Leur taille n'est pas limitée, leur structure n'est plus identifiable dans son ensemble. Snozzi constate que, depuis la seconde guerre mondiale, l'urbanisme a tenté de donner une réponse au développement urbain dans sa durée et dans sa complexité. Cette façon de faire a rarement donné des résultats convaincants, car les hypothèses envisagées au départ ne se sont pratiquement jamais vérifiées par la suite. De même, le principe de planification « ouverte », prétendûment capable de réagir aux besoins futurs, n'a pas donné de meilleurs résultats.

[1] Lire à ce propos l'entretien avec Luigi Snozzi en page 18

[2] Rapport de l'atelier de projet « Deltametropool », décembre 2002

5

LEEUWARDEN
GRONINGEN
ASSEN
APELDOORN
ARNHEM
HAARL
AMSTERDAM
HILVERS
LEIDEN
AMERSFO
UTRECHT
HAAG
ROTTERDAM
NEU
NEU
DORDRECHT
S-HERTOGENBOSCH
BREDA
TILBURG
ROOSENDAAL
EINDHOVEN
DUISBURG
BRUGGE
ANTWERPEN
GENT

Fig. 6 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, plan des activités

Fig. 7 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, maquette

Fig. 8 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, concept paysager

La proposition de Snozzi suit une stratégie contraire. Le projet présenté est basé sur des valeurs traditionnelles de l'architecture, l'orientation et l'identification. Si l'ambition de la **Randstad** est de devenir une métropole - ce qu'elle n'est pas à ce jour -, elle doit s'appuyer sur une structure forte, visuellement repérable dans le territoire et que l'on peut réaliser dans un court laps de temps. L'énorme complexité et la multiplicité des problèmes liés à une telle ambition doivent être guidées par un concept structurant autonome, capable de servir de référence et de contrôle au développement urbain global et local.

La **Randstad** est une conurbation située dans le delta du Rhin, qui forme la partie la plus densément peuplée des Pays-Bas. Elle regroupe les quatre villes les plus importantes du pays, à savoir Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht. Le projet Deltametropool traduit l'ambition de développer cette entité urbaine de plus de sept millions d'habitants pour la transformer en une métropole urbaine polynucléaire. (Voir *TRACÉS* N° 20/2002, « Projeter les Pays-Bas », p. 13)

L'anneau de transport structurant

La transposition de cette idée sous forme d'esquisse consiste à formaliser le vide territorial du **cœur vert** comme élément d'identification ordonnateur.

Sa limite est signalée au moyen d'une infrastructure de transport, laquelle est actuellement une nécessité urgente pour le pays. Il s'agit d'un métro aérien, circulant à une hauteur de trente mètres au-dessus du sol dans un anneau de quarante kilomètres de diamètre. Il devrait être capable de faire le tour du cœur vert en trente minutes, tout en offrant au voyageur une perception de l'ensemble du territoire.

Le **cœur vert** désigne la région non urbanisée qui se trouve au centre du pays, constituée en majeure partie de tourbe, à laquelle le processus séculaire de pompage a peu à peu fait perdre de sa densité. L'ensemble de ce territoire s'enfonce rapidement, mettant en crise la cohérence du réseau de drainage. Les crues récentes, attribuées entre autres au phénomène du réchauffement climatique, dénotent une situation qui va statistiquement en empirant.

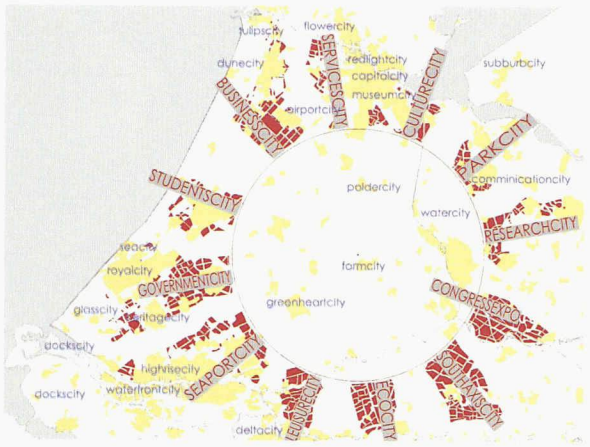
Pour garantir un caractère individuel à chacune des villes situées sur le pourtour de cet anneau, la croissance de celles-ci se fait de façon structurellement ordonnée en direction des nouvelles gares, d'une façon comparable à la croissance urbaine qui a accompagné la mise en place du **réseau ferroviaire** au cours du XIXe siècle. Les espaces verts qui séparent les villes sont protégés et limités par des rangées d'arbres rayonnant à l'extérieur de l'anneau. La croissance de chaque ville se trouve de ce fait contenue entre deux rayons. Plusieurs emplacements sont réservés autour de l'anneau pour bâtir de nouvelles cités, susceptibles d'absorber la croissance de la population néerlandaise.

Lors du développement rapide du **réseau ferroviaire** à la fin du XIXe siècle en Europe, les gares ont souvent été implantées à l'extérieur des villes. Elles étaient reliées à celles-ci par un grand boulevard au long duquel l'urbanisation pouvait se développer rapidement, stimulée par l'intensification soudaine des échanges et des déplacements individuels. (Voir aussi « Le temps des gares », catalogue de l'exposition réalisée au Centre Pompidou, Paris, 1978)

Les points d'accrochage de chacune des villes sur l'anneau structurant sont matérialisés par une paire de tours de cinquante étages, qui signalent la présence de la gare. Ces tours sont visibles depuis n'importe quel point à l'intérieur de l'anneau, qu'elles rendent ainsi perceptible dans sa totalité. Sans elles, la hauteur de l'anneau, trente mètres, serait insuffisante pour que l'on en ait une vision globale depuis le niveau du sol.

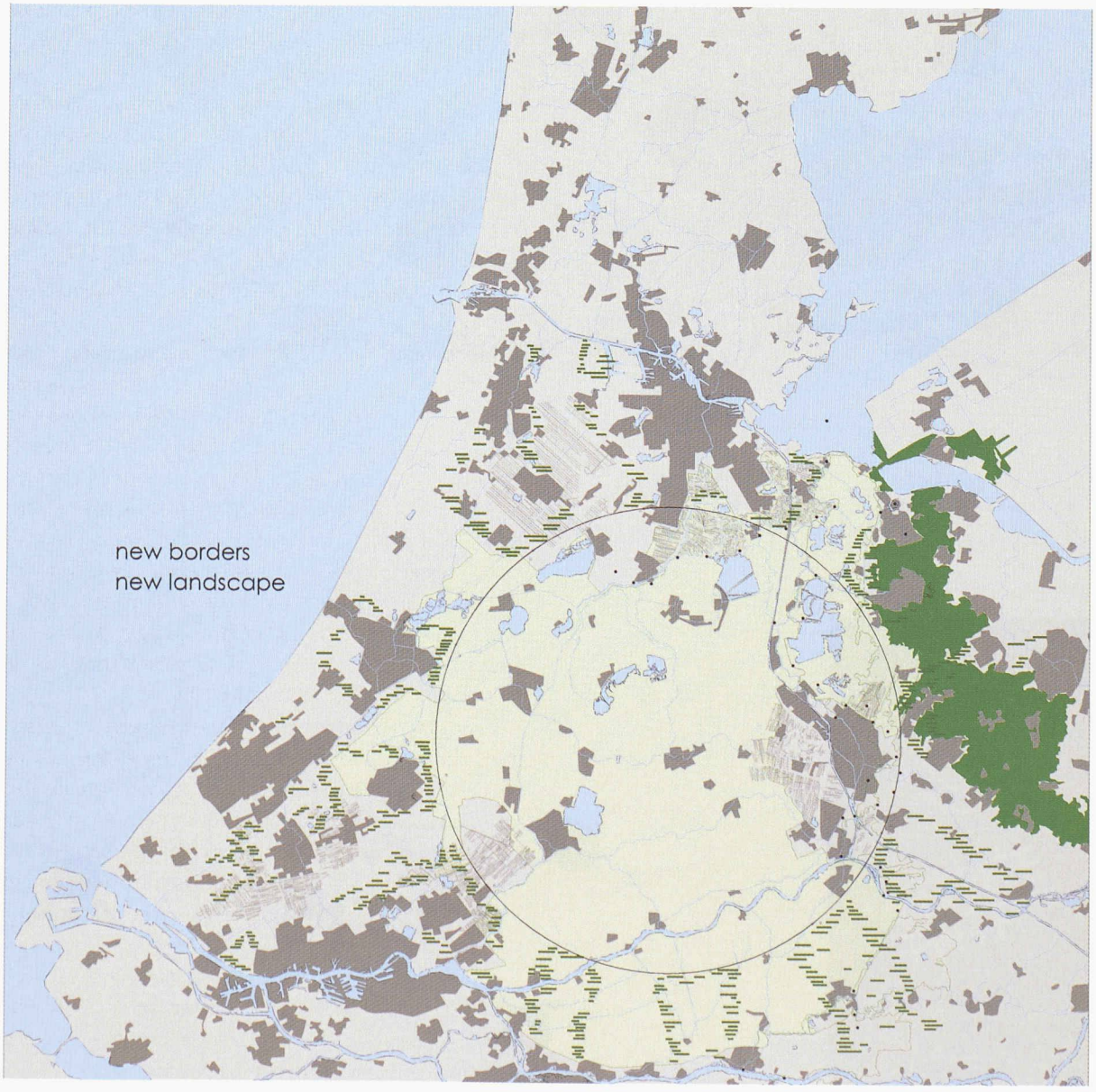
L'aéroport de Schiphol est déplacé à l'intérieur de l'anneau de transport, de manière à offrir au voyageur aérien une vision spectaculaire au moment de son atterrissage : un grand cercle sombre illuminé sur tout son pourtour.

6


tulipscity
flowercity
dunecity
redlightcity
capitolcity
museumcity
subburbcity
airportcity
BUSINESSCITY
SERVICESCITY
CULTURECITY
PARKCITY
STUDENTSCITY
poldercity
comminicationcity
watercity
RESEARCHCITY
seacity
royalcity
GOVERNMENTCITY
formcity
greenheartcity
CONGRESSEXPO
glasscity
heritagecity
dockscity
highrisecity
SEAPORTCITY
dockscity
waterfrontcity
deltacity
LEISURECITY
ECOCITY
SOUTHAXISCITY

7

8


new borders
new landscape

Projecten 55

11

DELTAmetropool
OMA
9 December 2002

12

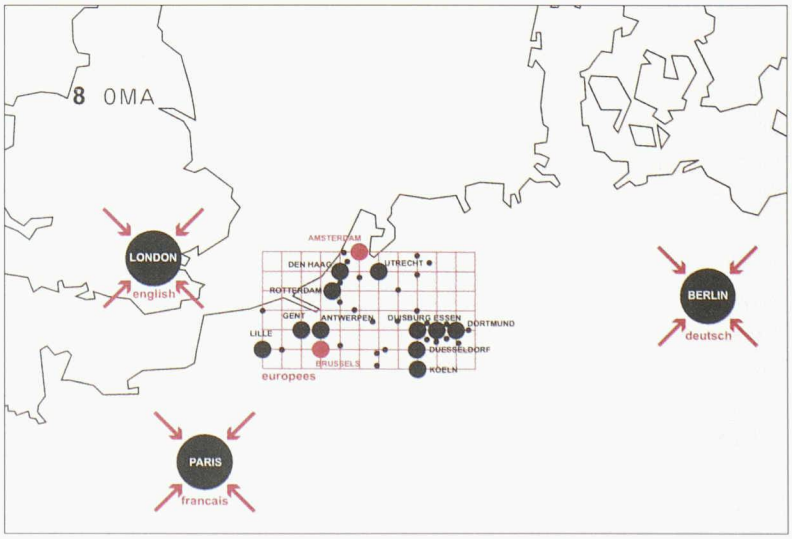

8 OMA
LONDON
english
AMSTERDAM
DEN HAAG
UTRECHT
ROTTERDAM
GENT
ANTWERPEN
DUISBURG ESSEN
DORTMUND
LILLE
DUESSELDORF
BRUSSELS
KOELN
europees
BERLIN
deutsch
PARIS
francais

Fig. 9 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, structure parcellaire

Fig. 10 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, plan de développement pour la ville de Rotterdam (Document Groupe phd du Politecnico di Milano*)*

Fig. 11 : Projet OMA/Rem Koolhaas, « résumé » iconographique sous forme de logo

Fig. 12 : Projet OMA/Rem Koolhaas, situation dans le contexte européen

Principes d'agrégation à l'anneau structurant

L'école doctorale du **Politecnico di Milano**, qui a travaillé en collaboration avec Luigi Snozzi, a notamment étudié les secteurs urbains spécifiques de Rotterdam et Utrecht, choisis en raison de l'exemplarité de leur situation.

En effet, la croissance de ces deux villes s'effectue actuellement en grande partie en direction du cœur vert, qu'il « ronge » petit-à-petit et met *de facto* en danger. Les alternatives proposées tiennent compte des caractéristiques spécifiques de chacune de ces villes - paysages, topographies et hydrographies particulières - qui déterminent les régions très diverses dans lesquelles elles sont implantées.

Projet OMA/Rem Koolhaas

OMA a élaboré sa réflexion à partir d'un constat : il est important de réaliser que la croissance de territoires urbanisés n'aboutit pas automatiquement à la notion de métro-pole[3]. Les zones de croissance urbaine s'apparentent de plus en plus à une monoculture de logement ou de zones d'activités à faibles densités. Ces espaces sont essentiellement reliés aux cœurs historiques dont ils sont des excroissances.

Dans ce contexte, le manque de cohérence générale de l'aire urbanisée est certainement la caractéristique la plus évidente de la Randstad. La résultante de ce processus est que l'espace qui subsiste entre les grandes villes - Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht - est perçu par chaque commune comme un arrière-pays, conception qui est en passe de devenir la norme pour la gestion de l'occupation du sol.

Dans cet environnement qui s'est récemment dégradé, Amsterdam apparaît comme la figure dominante, avec un caractère manifeste de centralité. La partie sud, elle, ne semble pas en mesure de rivaliser avec cette forte identité, en raison de sa structure physique et administrative diffuse.

Un pays, deux systèmes

OMA a tenté d'explorer dans quelle mesure il était possible de tirer avantage des qualités et possibilités spécifiques de l'aile sud pour définir la Deltamétropole.

Le concept tend à accentuer encore la différence entre les deux entités, Amsterdam et la partie sud. L'idée sous-jacente est de renforcer la position concurrentielle de l'une et de l'autre par la formulation de leurs qualités complémentaires, reprenant sous forme de boutade le slogan « Un pays, deux systèmes », que Deng Xiao Ping a promu pour justifier sa politique hybride entre communisme et capitalisme.

Par conséquent, alors que le modèle régional d'Amsterdam se présente comme une métropole centralisée de type

[3] Rapport de l'atelier de projet « Deltametropool », décembre 2002

Composition du Groupe de l'école doctorale de projet urbain et architectural du **Politecnico di Milano**, 2003 : Francesca Battisti, Alessandra Bordieri, Marco Bovati, Cinzia Calanca, Marco Caprini, Marco Ghilotti, Matteo Milani, Marco Adriano Perletti.

10

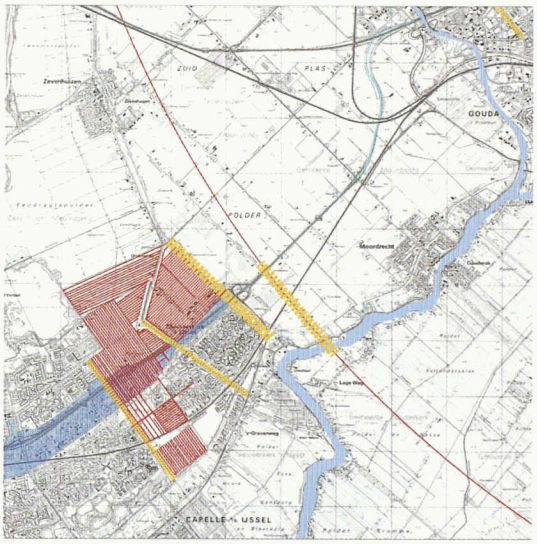


Fig. 13 : Jo Coenen, Rijksbouwmeester

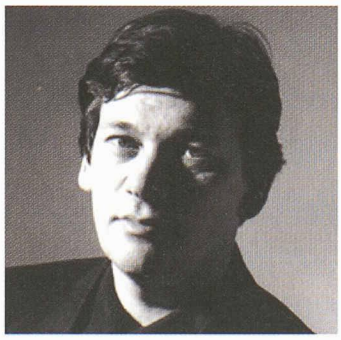
Fig. 14 : Projet OMA/Rem Koolhaas, « Un pays, deux systèmes »

Fig. 15 : Projet OMA/Rem Koolhaas, exacerbation du contraste morphologique entre Amsterdam et les villes du sud

Fig. 16 : Projet OMA/Rem Koolhaas, le boulevard de 14 km qui se substitue à l'autoroute reliant Rotterdam à La Haye

Programme national : au début du XXe siècle, le pays comptait 1,1 millions de foyers. Il en compte 6,9 millions en 2002, ce qui fait qu'un minimum de 1 million de logements supplémentaires doit être prévu à l'horizon 2030. Durant ce laps de temps, le nombre de personnes par foyer est passé de 4,5 à 2,3.
Il apparaît clairement aujourd'hui que ce changement d'échelle s'accompagne d'une importante fragmentation urbaine, phénomène récent qui est perçu comme une menace sérieuse pour la qualité urbaine comme pour la qualité de vie.

13



Le **Rijksbouwmeester**, c'est-à-dire le « maître de construction du royaume », possède une responsabilité et une autorité notoire. La nomination de Jo Coenen, en 2000, marque une importante revalorisation de cette charge. Cet architecte, défenseur de la dimension culturelle de l'architecture, a obtenu de pouvoir mettre sur pied une structure appellée *Ontwerp-atelier*, qui doit permettre d'évaluer les programmes de construction en amont de leur mise en concours. Cette structure, composée de quarante collaborateurs, vise à augmenter la qualité des projets et la pertinence des sites proposés.

classique, l'aile sud peut se développer sous la forme d'une métropole en réseau incluant plusieurs centres et identités. Dans l'espace urbain ansi défini, la moitié du **programme national** (logements, activités, loisirs) prévu par le gouvernement pour les trente prochaines années trouverait sa place.

La méthode consisterait à développer les infrastructures de transport en transformant l'autoroute A13 Rotterdam-La Haye en boulevard urbain, une structure capable de générer une identité métropolitaine forte. Parallèlement, en établissant des liaisons parallèles qui font aujourd'hui partiellement défaut, les centres secondaires peuvent se développer et entrer dans un réseau global de proximité qui soit performant. À l'intérieur de cette définition spatiale, les espaces verts destinés aux loisirs ou à l'agriculture trouveraient des emplacements proches et facilement accessibles.

L'intérêt de ce projet réside dans son interprétation très claire de la situation urbaine qui prévaut aujourd'hui à l'ouest du pays. Il met en évidence et renforce les caractéristiques de l'état actuel. Il utilise par ailleurs habilement les espaces ouverts comme éléments de séparation des diverses entités urbaines. Dans ce sens, il se trouve en adéquation avec les lignes directrices de la planification nationale, laquelle désire que les villes et les entités paysagères - paysage ouvert, Mer du nord, Ijsselmeer au nord, paysage de forêts à l'est - se développent dans un ensemble cohérent.

Ce projet soulève néanmoins une question, qui reste ouverte : que doit-il advenir de la croissance, dans un tel cadre, des villes d'Utrecht et d'Hilversum à l'est, et surtout d'Eindhoven au sud ? Elles semblent condamnées, *vae victis*.

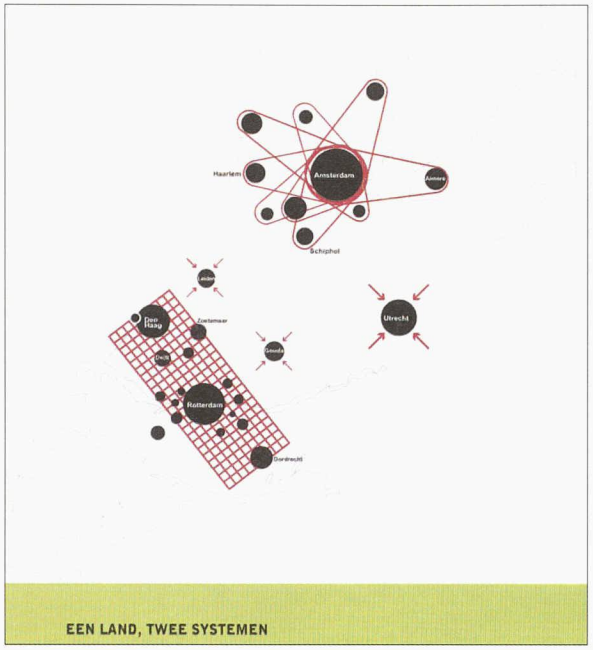
Une opposition radicale

Les quatre projets réalisés pour la Deltamétropole ont fait l'objet d'une présentation publique, sous l'égide de l'*Ontwerp-atelier* du **Rijksbouwmeester** Jo Coenen.

Lors des auditions publiques, le projet de Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha s'est heurté à une réprobation violente. Le fait de recourir à une forme géométrique pure, le cercle, lui vaut depuis d'être accusé, pêle-mêle, de totalitarisme, de nostalgie romanisante, de formalisme monumental.

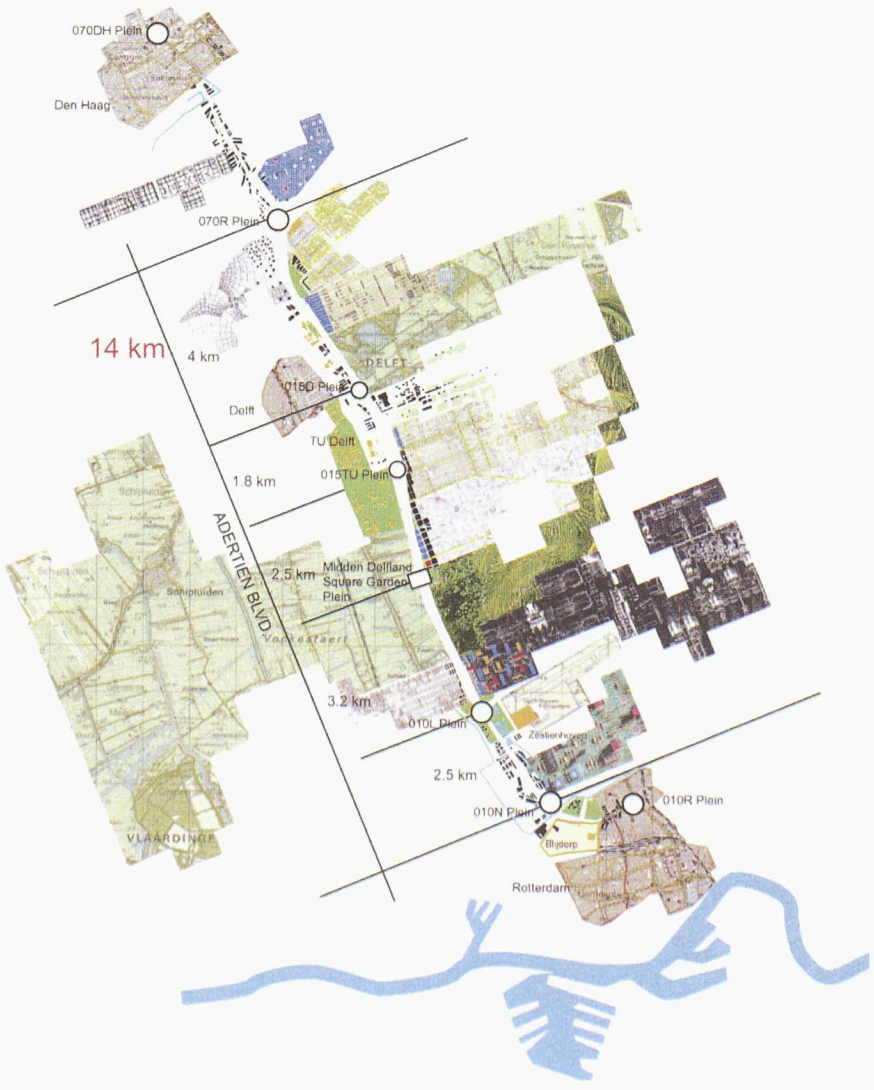
Ces reproches révèlent un malentendu fondamental. L'anneau structurant, qui est une infrastructure de transport, permet d'identifier visuellement une volonté collective à l'échelle nationale. Il consent à chaque particularisme local un développement libre et indépendant. La métropole devenue identifiable devient ainsi un bien commun, reliant des entités urbaines qui conservent leur diversité, sans devoir subir le poids centralisateur d'une agglomération dont le développement serait particulièrement favorisé.

14


Haarlem
Amsterdam
Amstelveen
Schiphol
Leiden
Den Haag
Delft
Zoetermeer
Gouda
Utrecht
Rotterdam
Dordrecht
EEN LAND, TWEE SYSTEMEN

15

16


070DH Plein
Den Haag
070R Plein
14 km
4 km
DELFT
015D Plein
Delft
TU Delft
015TU Plein
1.8 km
ADERTIEN BLVD.
2,5 km
Midden Delfland
Square Garden
Plein
Schipluiden
3.2 km
010L Plein
2.5 km
010N Plein
010R Plein
Blijdorp
Rotterdam
VLAARDINGEN

17

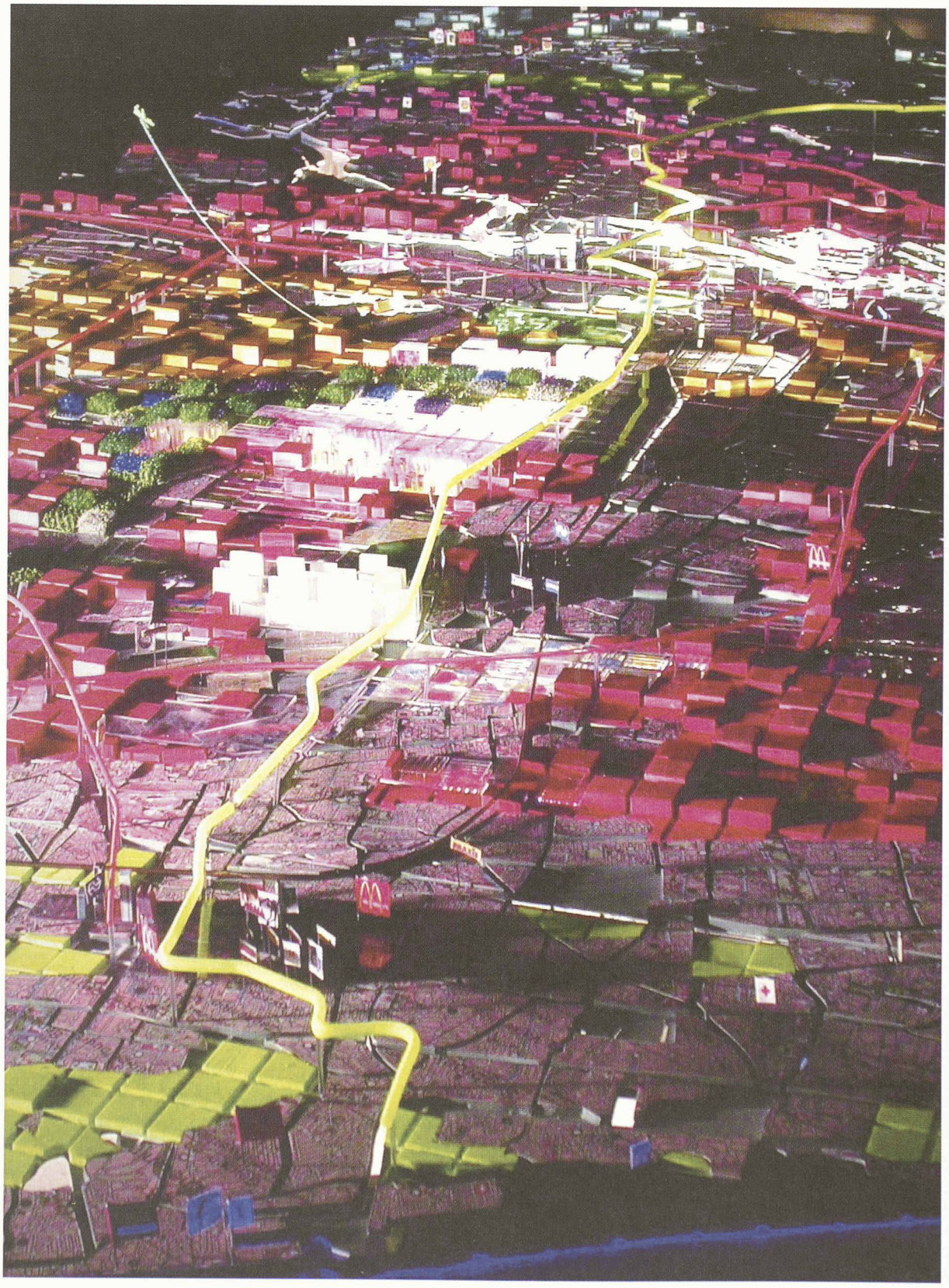


Fig. 17 : Projet OMA/Rem Koolhaas, maquette

Fig. 18 : Projet pour l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, plan général montrant le principe de croissance du campus, de 2000 à 6000 étudiants (Document Luigi Snozzi architetto, Locarno)

*(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'*Ontwerp-atelier, Rijksbouwmeester)

Ce projet pour la Deltamétropole se situe dans une parenté étroite avec deux autres projets majeurs dans l'œuvre de Luigi Snozzi : celui pour l'**Ecole polytechnique fédérale de Lausanne** et celui qu'il mène depuis 1984 dans la petite commune tessinoise de **Monte Carasso**. À une échelle fort éloignée de celle de la Deltamétropole, ces deux projets cherchent à définir les éléments spatiaux capables d'orienter et de générer le développement d'une entité urbaine soumise à une forte croissance. Ils puisent dans l'histoire de l'architecture des solutions que Snozzi considère comme des invariants de la culture urbanistique européenne. Il soutient qu'ils possèdent la force de résoudre les problèmes de la grande échelle de la métropole contemporaine.

Tout au contraire, l'iconographie flamboyante du projet d'OMA se réfère à la métropole américaine. Néons, effet stroboscopique de la publicité, superpositions dynamiques, trames organisant les activités, la grammaire visuelle d'OMA crée une impression d'espace métropolitain qui se réfère à la masse d'images qui submergent le citadin et stimulent son adhésion aux pulsions consuméristes. En ce sens, elle s'apparente à l'éclectisme du XIXe, qui certes s'accomplit dans l'urbanisme de nouveaux quartiers, mais s'illustre surtout par le façadisme des grands boulevards. Faut-il en déduire qu'OMA produit ici une « architecture de boulevard », au sens où l'on parle de « théâtre de boulevard » ?

Cette forme de cynisme visuel, manipulateur et anesthésiant est, finalement, plus autoritaire que ne l'est une vision territoriale qui ambitionne de rendre forme à la métropole. Le projet d'OMA accepte et esthétise, d'une part, la domination absolue des phénomènes économiques dans le développement urbain. Il organise, d'autre part, l'union partielle de quelques cités autour d'un grand boulevard pour concurrencer le poids d'Amsterdam, capitale historique. Il cristallise enfin la taille des autres cités, condamnées à ne jouer désormais qu'un rôle secondaire.

Pour résumer le formidable débat urbanistique occasionné par ce projet de Deltametropool, on dira qu'il met aux prises deux conceptions culturelles : l'une, qui s'inscrit dans une tradition historique européenne, propose une organisation collective du territoire ; l'autre, d'inspiration nord-américaine, renforce le caractère fragmenté du territoire, comme grignoté par des colons occupant par la force les meilleures parcelles.

Francesco Della Casa, arch. dipl. EPFL
Rédacteur en chef de la revue *TRACÉS*

Anna Hohler, lic. phil., journaliste
Av. de France 1, CH - 1004 Lausanne

Nicolas Pham, arch. dipl. EPFL
Professeur à l'Université technique de Delft
Av. de Béthusy 40, CH - 1012 Lausanne

Concours pour l'**Ecole polytechnique fédérale de Lausanne** (1970), a été réalisé en collaboration avec Mario Botta, Tita Carloni, Aurelio Galfetti et Flora Ruchat. Pour répondre à la volonté politique d'installer les étudiants à l'extérieur de la ville de Lausanne, les auteurs proposent de bâtir une ville académique, organisée selon deux axes nord-sud et est-ouest. Un quadrilatère décalé par rapport à ces axes, limité par les voies de circulation, permet un développement autonome de chacune des facultés.

18

Le village tessinois de **Monte Carasso**, situé en périphérie de la ville de Bellinzone dont il subit une pression démographique importante, est le théâtre depuis 1977 d'une expérience urbaine remarquable. Celle-ci a été initiée par l'élaboration d'un plan régulateur dont les principes sont une claire délimitation du centre monumental, la mise en évidence de l'église et de l'ancien monastère et la densification des quartiers d'habitation en tenant compte de la morphologie et de la typologie des îlots, sans aucune contrainte quant aux matériaux utilisés et à l'expression architecturale.