

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 129 (2003)  
**Heft:** 14: Deltametropol, un manifeste

**Artikel:** "Mon but? Tenter la définition spatiale d'une métropole"  
**Autor:** Snozzi, Luigi / Hohler, Anna  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-99220>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# « Mon but ? Tenter la définition spatiale d'une métropole »

**La future ville phare des Pays-Bas, Luigi Snozzi l'imagine structurée par un noyau vert et un métro aérien circulaire géant. Une idée manifeste qui s'écarte des tendances urbanistiques actuelles, et qui résume plusieurs dizaines d'années de son travail. L'architecte tessinois la défend envers et contre tous.**

*TRACÉS*: Quelle est votre définition de la métropole ?

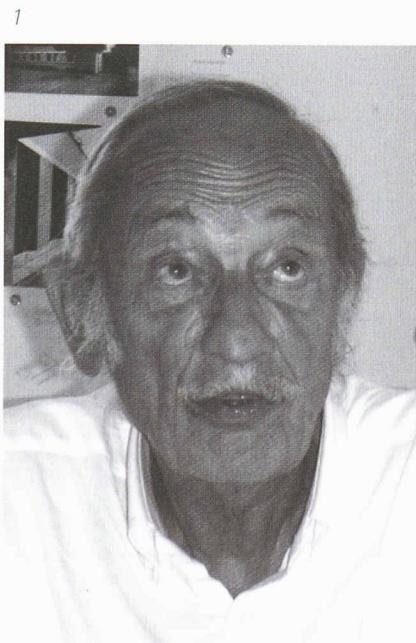
*Luigi Snozzi*: Difficile à dire. Peut-être qu'une métropole n'est qu'une grande ville qui se dilate, qui envahit ses environs ? En tout cas, il est quasi impossible d'en donner une définition spatiale, ou d'en tracer les limites. Du moins en ce qui concerne les métropoles déjà construites. Dans le futur, qui sait ? C'est ça, le cœur du problème : avec mon projet pour la Hollande, je tente d'imaginer une métropole que l'on puisse distinguer dans l'espace. Normalement, le caractère métropolitain d'une ville ne se détermine que par la manière dont les gens y vivent et s'y déplacent. Pour la

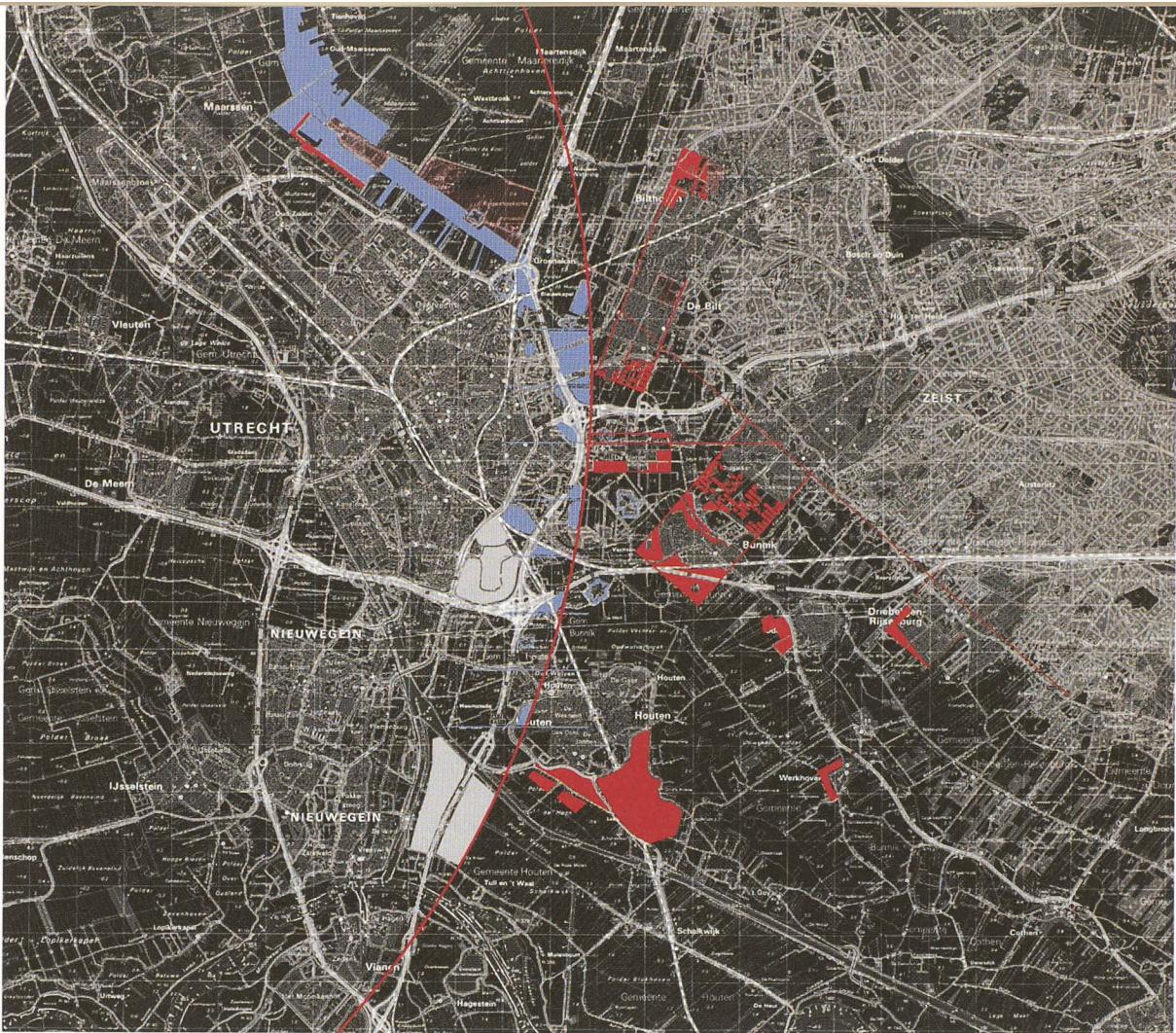
Deltamétropole, mon but est plus ambitieux. Je propose de construire un énorme viaduc circulaire, sur lequel viendront se greffer les villes existantes. Ce sera le cœur de la future métropole des Pays-Bas, un anneau vide qui permettra d'identifier spatialement cette nouvelle ville géante.

T. : Et d'où vient cette idée ?

L. S. : Je vous explique : au fond, comme disait l'architecte Bernard Huet, la ville et l'architecture sont deux choses totalement distinctes et, parfois, contradictoires. Un projet d'architecture a un début et une fin, c'est un objet signé, un projet clos. La ville à l'inverse ne peut être qu'un projet ouvert, elle évolue et change sans cesse. Donc, les urbanistes sont obligés de faire de grandes prévisions, et dans 90% des cas, ils se trompent. Une solution consiste à dessiner des plans ouverts, pour garantir, comme on dit, une grande flexibilité. Des plans ouverts ou alors, si l'on veut tout prendre en compte, des plans d'une complexité folle. Face à cette manière de faire, je ne constate qu'une chose : elle a fait faillite. La planification urbaine européenne, depuis la deuxième guerre, a échoué. Voilà ce à quoi je tente de m'opposer. Face aux problèmes que je viens d'évoquer, je fais le pari suivant, révolutionnaire : la seule manière de procéder, paradoxalement, c'est de proposer malgré tout, pour la ville, un projet fini. Un projet qui ne soit pas en attente d'un quelconque développement ultérieur, mais qui pose les bases pour toute évolution à venir. Autrement dit, je propose un projet d'architecture comme réponse à un problème urbain.

Ensuite, pour les Pays-Bas, je fais deux constats. Premièrement, il s'agit de préserver la nature dans ce qu'on appelle le « cœur vert » du pays, une partie du delta du Rhin qui se situe entre Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht. Ensuite, la Hollande n'est pas un pays comme la Grande-Bretagne ou la France, qui n'ont qu'une seule grande ville. Il y a une série de villes, et chacune a sa spécificité. Ma première réaction est donc de dire qu'il faut empêcher une urbanisation totale, qui effacerait à la fois l'espace vert et l'identité propre à chaque ville. Mais voilà qui ne suffit pas





2

encore pour créer une métropole. Donc, j'imagine un cercle de quarante kilomètres de diamètre dont la surface correspond au « cœur vert ». C'est un viaduc d'une trentaine de mètres de hauteur, sur lequel circule un train à grande vitesse capable d'en faire le tour en très peu de temps. Chaque ville est reliée à cet anneau par une gare, et chaque gare comporte deux tours d'environ deux cent cinquante mètres de haut. Les douze paires de tours seront analogues mais non pareilles, conçues en fonction de l'architecture de la ville dont ils constituent, si l'on veut, la « porte d'entrée ». Douze paires de tours, comme une horloge suisse ! A l'intérieur du cercle, je fais enlever tous les arbres. Car traditionnellement, il n'y avait là que des vaches et des tulipes. Les arbres, eux, empêchent le vent de souffler sur la plaine, ce qui empêche les moulins de tourner, et les canaux d'irriguer la terre. Par contre, je plante des arbres au pourtour de chacune des villes tangentialles, pour les délimiter dans l'espace.

T. : Comment résoudre le problème du million de foyers à construire ?

L. S. : En faisant des ces gratte-ciel des tours d'habitation ! On m'a dit : « Comment ? Tu veux construire de nouvelles cibles pour Ben Laden ? » Eh bien non ! Dans ces tours, je loge des étrangers, des petits Ben Laden en puissance. Et personne ne les attaquera. Les tours, l'aéroport - je déplace Schiphol et le met à l'intérieur de l'anneau -, les vaches, les tulipes : voilà les seuls éléments qui se trouveront dans le

cercle. Pendant ce temps, les villes du dehors se remplissent peu à peu. Et quand il n'y aura plus de place, on en fonde des nouvelles, elles aussi reliées au viaduc. Une fois que l'anneau et les tours seront construits, que les villes existantes seront délimitées et ne pourront plus croître à l'infini, le reste peut se développer n'importe comment : on pourra remplir les cases selon les demandes, logements, industrie, cela ne me préoccupe pas. Et si c'est le chaos, tant mieux. Il restera toujours la trace, dans le territoire, de l'élément de base : l'anneau structurant.

T. : Au fond, ce concept d'un noyau vide et d'une urbanisation qui s'organise tout autour n'est pas nouveau. Vous l'avez déjà développé à une échelle plus petite, à Monte Carasso, par exemple.

L. S. : En effet. Ce projet hollandais a un caractère de manifeste, il dépasse le seul cadre des Pays-Bas. Je regarde en arrière et me dis que, peut-être, j'ai toujours été à la recherche de cette proposition-là, de cette idée pour une vraie métropole, une métropole européenne. C'est une sorte de conclusion, la synthèse de quarante ou de cinquante ans de travail. Tenez, voilà un de mes aphorismes. J'y tiens depuis longtemps : « L'architecture c'est le vide, à toi de le définir. » C'est d'évidence très pertinent pour les villes historiques : elles sont toutes construites autour d'un noyau fort, repérable. En observant les villes contemporaines, j'ai cru pendant un moment que cette maxime était tombée en désuétude, qu'elle ne fonctionnait plus. Mais voilà que je vois qu'elle

Fig. 1 : Luigi Snozzi

Fig. 2 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, plan de développement pour la ville d'Utrecht  
(Document Groupe phd du Politecnico di Milano)

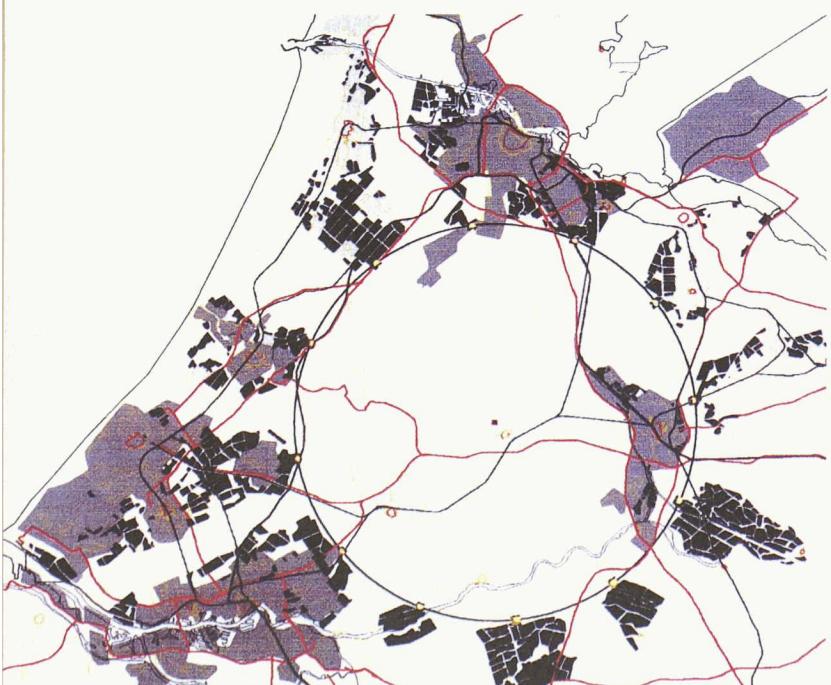
Fig. 3 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, maquette  
(Document Ontwerp-atelier, Rijksbouwmeester)

Fig. 4 : Projet Luigi Snozzi/Paolo Mendes da Rocha, principe de développement urbain pour les douze villes situées autour de l'anneau structurant  
(Document Ontwerp-atelier, Rijksbouwmeester)

3



4



prend tout son sens, même dans le cas d'une ville explosée, d'une métropole. Et j'y crois encore plus qu'avant...

T. : Votre projet est contesté de toutes parts et a provoqué des réactions très violentes : on n'a pas hésité à le taxer de « proposition fasciste ». Pourquoi ?

L. S. : Parce que les gens réagissent par rapport à sa forme, au lieu d'essayer de comprendre son fond. La forme et l'image ont aujourd'hui un impact incroyable. En Hollande mais aussi ailleurs, on m'a dit que j'étais mégalomane, que c'était un projet dictatorial, autoritaire, anti-démocratique voire fasciste, comme vous dites. « Tu ne peux pas construire un cercle », disent-ils. « Pourquoi ne pas faire une ellipse ? » La forme du cercle effraie la plupart des gens, il les fait faire des associations intenables. Mais en fait, c'est le contraire : mon projet est le plus démocratique de tous.

T. : Votre proposition est-elle réaliste ?

L. S. : C'est la seule que je connaisse qui peut être construite en sept, huit ans. Sa force est d'être conclue, elle ne repose sur aucune préiction. Par ailleurs, elle permet un tas de choses dans le futur, même des erreurs. On m'a demandé combien ça coûte, c'était l'unique question qu'on m'ait posée. Eh bien, c'est facile à calculer avec précision. Qu'ils calculent ! Personne n'a posé cette question à Rem Koolhaas. Et si finalement il n'y a pas assez d'argent, tant mieux : alors on ne construirait que le viaduc, sans le train. Et je serais le plus heureux des hommes, car mon seul but, c'est de tenter une définition spatiale de la métropole. Et pour cela, l'anneau suffit. J'adore l'idée qu'au fond il ne serve à rien, qu'il ne serait qu'un monument.

Je suis personnellement très critique face à l'Europe financière qui est en train de se mettre en place. Financière et rien d'autre. Au niveau culturel, c'est le désastre. Mais on ne peut pas bâtir une Europe sans projets ! Voilà pourquoi des idées du type de mon anneau seraient fondamentales. L'Union européenne doit être quelque chose de beaucoup plus profond qu'une simple alliance économique. La ville européenne a toujours eu un centre historique très fort. Elle a pu s'agrandir de plus en plus jusqu'à la guerre, mais le problème commence après 1945, avec les villes explosées. Aujourd'hui, il est indispensable de redonner à l'urbanisme en Europe une signification claire, comme contrepoids au développement territorial débridé inspiré des Etats-Unis.

T. : De fait, votre anneau a-t-il une chance d'être construit ?

L. S. : Pour l'instant, la situation est bloquée. Personne ne veut entrer en matière. Ma première esquisse a provoqué une

crise. Je sens une haine incroyable à l'égard de mon projet. On m'a accusé d'œuvrer en destructeur de la Hollande. Bien sûr, on peut se demander s'il est légitime de tenter de contrôler une métropole de manière spatiale. Mais au fond, délimiter la croissance d'une ville est le moyen le plus sûr et le plus immédiat pour empêcher sa destruction. Prenez New York. Pourquoi cette ville fait-elle partie de celles que j'aime le plus au monde ? Eh bien, c'est facile. Au fond, ce n'est pas une ville très américaine : elle me plaît parce qu'il n'y a pas beaucoup de grandes œuvres d'architecture - le *Seagram Building* de Mies van der Rohe ou le *Guggenheim* de Frank Lloyd Wright mis à part. Ensuite, c'est une ville parfaitement délimitée, par la mer en l'occurrence. Puis, les gratte-ciels forment un ensemble, un contexte, ce ne sont pas des éléments singuliers. Et enfin, elle présente un plan-masse absolument incroyable, avec cette chance folle d'avoir le Central Park au milieu, et un élément qui ne se soumet pas au quadrillage, Broadway, qui n'est rien d'autre que la trace des pieds nus des Indiens qui l'empruntaient pour aller à la mer. Broadway, c'est l'exception qui permet d'accepter la régularité du reste.

T. : Pourrait-on appliquer votre idée à une échelle encore plus grande, l'imaginer en tant que projet pour toute l'Europe et non seulement pour un pays ?

L. S. : Je ne sais pas. Je crois qu'il y a quand même des limites. Même pour la Deltamétropole, j'ai été obligé de concevoir les douze tours. Sinon, le cercle, le viaduc ne seraient pas vraiment perceptibles. Un diamètre de quarante kilomètres, c'est trop pour qu'on puisse distinguer le cercle en entier. Alors imaginez ce que ça veut dire à l'échelle d'un continent... Je pose souvent à mes étudiants la question de savoir à quoi ressemblerait, à leur avis, une tour qui aurait comme base la surface entière de la terre. Quoi ? Simplement une couche supplémentaire, ce qui ferait de la terre une boule plus grosse. De même, si vous dessinez un bâtiment qui aurait, disons, une façade de cinquante kilomètres de long, les verticales ne seraient plus parallèles : nous vivons sur la surface d'une sphère ! Alors, à un certain moment, le changement d'échelle a des conséquences sur le projet.

**Architecte:** Morger & Degelo.  
**Lave-linge:** Bosch.

Plus de détails sur  
nos appareils ménagers  
chez votre revendeur.  
Ou chez Bosch:  
Tél.: 0848 888 200  
Fax: 0848 888 201  
[www.bosch-electromenager.ch](http://www.bosch-electromenager.ch)

BONAPARTE

La bonne solution