

# Was tun mit den Trabantenstädten? : Städtebauliche Nachträge = Que faire des villes satellites? : compléments urbanistiques

Autor(en): **Hoffmann-Axthelm, Dieter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 6: **Die Peripherie als Ort = La banlieue en tant que site = Periphery as site**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57034>

## **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.

# Was tun mit den Trabantenstädten?

## Städtebauliche Nachträge

Es heisst oft, in den kommenden Jahrzehnten werde immer weniger neu gebaut und immer mehr Vorhandenes umgebaut werden. Ist das realistisch? Und wäre es wünschenswert? Sicher trifft es den heutigen Trend: Das Vorhandene, das es wert wäre, zu bleiben, wie es ist – in der Regel die historische Innenstadtbauung –, wird bis zur Umkehrung seiner Eigenart ausgeweitet und hinter- oder überbaut. Das entbehrliche Vorhandene – die Trabantensiedlungen («Städte» wäre ein unzulässiger Euphemismus) der fünfziger und sechziger Jahre – wird wärmegeklämmt, mit neuen Farben versehen, bestenfalls mit neuen Eingängen, aber in der Sache nicht verändert, obwohl hier das Verändern erst einmal zeigen könnte, was man heute kann. Aber kann es, und sollte es, dabei bleiben? Man muss wohl beides verneinen.

## Compléments urbanistiques

On prétend souvent que les décennies qui viennent verront de moins en moins de constructions nouvelles et toujours plus de transformations de l'existant. Cette vision est-elle réaliste? Est-elle souhaitable? Certes, telle est la tendance actuelle: l'existant qui mériterait d'être conservé tel qu'il est – en général les centres urbains historiques – est vidé jusqu'à perdre toute originalité puis rebâti par-dessous ou par-dessus. Mais l'existant non indispensable – les ensembles satellites («villes serait un euphémisme impropre) des années cinquante et soixante – est isolé, repeint et reçoit au mieux de nouvelles entrées, mais n'est pas vraiment changé, bien qu'un tel changement pourrait montrer ce dont nous sommes capables aujourd'hui. Pouvons-nous, devons-nous en rester là? Il faut sûrement répondre deux fois non. (*Texte en français voir page 63*)

## Urban Up-Dating

It has frequently been said that in the course of the next few decades less and less new houses will be built and more of the existing ones altered. Is this truly a realistic prediction? And is it a development we may look forward to? Of course this statement reflects already existing architecture worth preserving in its present form – as a rule the case in historic, innercity architecture – turned upside down, eviscerated and smothered with new buildings. Existing architecture we could very well do without – satellite settlements of the fifties and sixties (to call them "towns" would be somewhat euphemistic) – is being heat-insulated, freshly painted and at best provided with new entrances, but basically unaltered though such an alteration might serve as a demonstration of what's feasible today. But can and should it stop there? Quite likely not.

Die Trabantenstädte lassen, gleichgültig, ob man vom Wünschen oder von ökonomischen Notwendigkeiten redet, auf längere Sicht nur zwei Wahlmöglichkeiten zu: Entweder man reisst sie ersatzlos ab, sobald die demographische Entwicklung und eine erst noch recht zu entwickelnde Architektur innerstädtischer Verdichtung sie entbehrlich machen: das dürfte mit viel Neubau verbunden sein, oder man verstädtert sie, d.h. diejenigen geeigneten, die man behalten muss und will, mit aller möglichen und nötigen Entschiedenheit, und das kommt erst recht auf viel Neubauten hinaus.

Hier geht es um die zweite Möglichkeit. Sie ist weniger von jenem Wegwerfdenken geprägt, das die Trabantensiedlungen erst hervorbrachte, und sehr viel spannender, da bis heute, trotz Krolls Versuch in Alençon, noch nicht bewiesen ist, ob und wie es gelingt. Aber man sollte sich nie zum Erfolg verurteilen lassen, sondern sich die Wahl offenhalten, ob man für den Erhalt einer Trabantensiedlung, die zwangsläufig erhebliche Kosten und Anstrengungen aufwenden

will, bzw. subjektiv, an den Planer gewendet, ob man sich an einer bestimmten Siedlung abarbeiten will oder nicht. Es ist sicher besser, die eine oder andere möglichst früh abzureissen und das Gelände, soweit das noch geht, zu rekultivieren.

Die Sache ist auch, will man sich dem Thema in einem nicht von vornherein aussichtslosen Fall stellen, zu schwierig, um sie frontal anzugehen. Entmutigend ist der in den Siedlungen aufgehäufte Mangel an städtischer Substanz, an Vernetzungsmöglichkeiten, die Verbindung zu den herkömmlichen Bau- und Lebensformen ist zu radikal abgeschnitten worden, das Ausmass an Geschichtsverlust weit voran, die Unveränderbarkeit der Grundrisse und die Technik der Herstellung ein für allemal erstellter Container, gleich ob Ort beton oder Grossplattenmontage, schliesst individuelle Eingriffe ebenso aus wie die im Altbau erprobten vorsichtigen Anpassungen an andere Bedürfnisse als die geplanten. Es ist, wenn man es anders machen will, immer zu viel auf einmal.

Um zu wissen, was tatsächlich ver-

ändern muss, ist der Weg der empirischen Untersuchung zwar naheliegend, aber nicht zureichend. Er mündet bestenfalls in additive Massnahmenkataloge, wobei die durchführenden Massnahmenträger die letzten sind, die im Stande wären, soziologische, psychologische, ökologische usw. Analysen und Verbesserungsvorschläge zu integrieren. Je gestreuter die Expertisen, desto oberflächlicher kann das bestimmt werden, was anders gemacht werden soll. Befragungen stützen in der Regel eine Kosmetik jener Punkte, die in der Befragung als ärgerlichste imponierten. Diese Punkte werden nicht als Symptome gelesen, die auf Grundlegenderes hinweisen, das die Befragten nicht zu greifen wissen (oder getrauen), sondern als das Ganze, und mit der dort ansetzenden Korrektur seitens der besitzenden Wohnungsbau-gesellschaft ist dann das Unbehagen gänzlich sprachlos geworden. Man muss schon weiter ausholen.

Das Grundübel ist der Ausschluss historischer Alternativen. Die Trabantensiedlungen sind gegen Vergangenheit

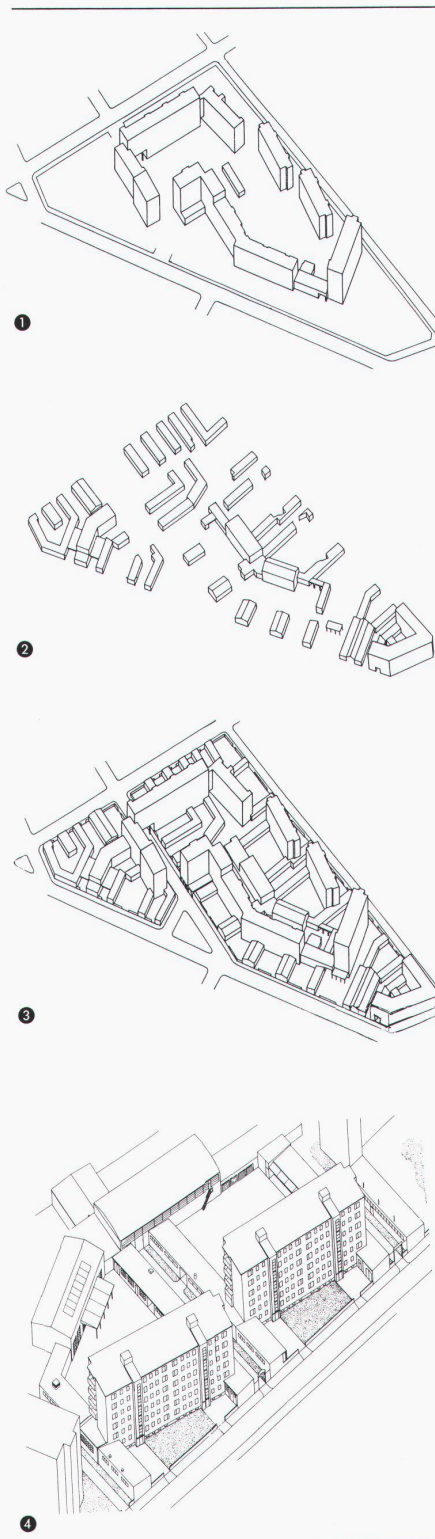


wie Zukunft gleicherweise abgedichtet, es soll alles bleiben, wie es ist, Horizonte einer Veränderung gibt es nicht. Am misstrauischsten muss man hier gerade gegenüber der Zustimmung der Bewohner sein, die es in grossem Masse ja, anders als gewöhnlich behauptet, gibt, so wie man einmal privat damit zu tun hat. Die Zustimmung könnte einfach die Zustimmung zur entlastenden Endgültigkeit dieser Anlagen sein, zur geheizten und sozialversicherten Resignation. Hier ist alles endgültig: der Abschied vom Selbermachen, von Nähe zwischen Arbeit und Wohnen, von Nachbarschaft, Improvisation, Durcheinander, Erinnerung und Geschichte: Obligatorisch dagegen sind die technischen Vermittlungen, Auto und U- oder Vorortbahn, Fernsehen, Sozialstation usw.

Anders gesagt: das ganze Modell ist falsch. Deshalb kann man nicht einfach hingehen und es richtig machen wollen, was der frontale Angriff wäre. Man darf sich, wenn man einiges verändern und einigen Erfolg haben will, von der globalen Falschheit des Modells nicht dazu provozieren lassen, sagen (und gar erst machen) zu wollen, wie es richtig ist. Was möglich ist, ist ein weniger voluntaristisches Herangehen: Erfahrungen und Lösungen von woanders heranzutragen, wo es schon einmal ganz gut ging. Man kann also fragen: Welche Eingriffe sind bereits gedacht und welche wären längerfristig gesellschaftlich möglich?

Auch das riecht allerdings noch zu sehr nach allein richtiger Methode. Erfahrungsgemäss glückt aber nur da etwas, wo die Methode brüchig ist, so dass die vorhandenen Bedingungen mitspielen können, Zufälle, Bewohner, in der Methode nicht Gesehenes. Und es müssen schliesslich die Kräfte und die Wünsche derer in das Projekt eingehen, die es machen. Das gilt so eindeutig, dass es seine Schatten bereits in die Zone des blossen Vordenkens, der gedanklichen Produktion möglicher Veränderungsprojekte betrifft. Ich rede deshalb im folgenden von den Ansatzpunkten, die ich aufgrund eigener Arbeiten sehe.

Es sind zwei Ansatzpunkte, die auf das Grosssiedlungsthema überzublen den mich schon seit längerem reizt. Der erste



betrifft den Versuch, eine Alternative zur gängigen Stadtreparatur vorzuschlagen. Entsprechende Vorstellungen hatte ich anhand der südlichen Friedrichstadt in Berlin-West entwickelt, einem kriegszerstörten Stadtviertel mit einem rhetorisch emblematischen Grundriss des 18. Jahrhunderts, der durch eine absurde Planung im Stile des Plan Voisin und durch entsprechende Grosswohnanlagen der sechziger Jahre zusätzlich ziemlich hoffnungslos verbaut worden war. Da die Kleihues-IBA nur die vorhandenen Sinnlosigkeiten arrondierte und «Architekturqualität» draufsetzte, war es mir wichtig zu zeigen, dass das Insistieren auf dem barocken Grundriss ästhetische Qualität entfaltet, wenn es bewusst gegen die Sechziger-Jahre-Struktur geführt wird – also nicht als Idylle in den Lücken, die das Schicksal liess, sondern als bewusst lückenhafte Gegenmacht, die der geschichtslosen Stadt der sechziger Jahre ihre Vergangenheit und damit die ganze quälende Geschichte von Zerstörung und Vergessenwollen zumutet, mit einer Architektur natürlich, die von heute ist.

Ich habe diesen Ansatz inzwischen in Form eines Gutachtens für eine kriegszerstörte, ahistorisch im NS-Heimatstil wiederaufgebaute bundesrepublikanische Mittelstadt (Kassel; es handelte sich um die vorbereitende Untersuchung zur Sanierung der Innenstadt nach StBFG) in grösserem Massstab ausführen können. Der Massnahmenplan, den ich hergestellt habe, sieht an zentralen Punkten der Stadt – hoffnungslos überdimensioniert

1-4 Simulation der Otto-Suhr-Siedlung (Kreuzberg) als Mischung, ein Zukunftsprojekt von Branislav Greiner / Simulation de diversification sur l'ensemble Otto-Suhr (Kreuzberg), un projet d'avenir de Branislav Greiner / Model of the Otto Suhr settlement (Kreuzberg) – a mixture: a futuristic project by Branislav Greiner

1 Otto-Suhr-Siedlung, Zustand heute / Ensemble Otto-Suhr, état actuel / The Otto Suhr settlement, present condition

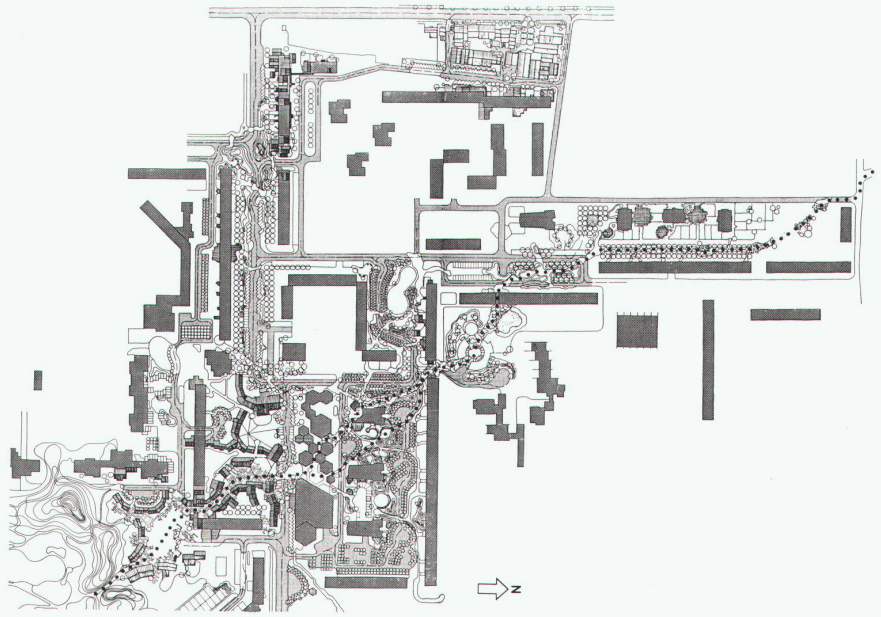
2 Interpolierte Bebauung / Ensemble de constructions interpolées / Interpolated building plan

3-4 Mischung durch ergänzenden Neubau, Ausschnitt (Isometrie) / Diversification par nouveaux bâtiments complémentaires, vue partielle (isométrie) / Mixture with new building as complement, detail (isometry)





5



6

5-9 Siedlung Perseigne in Alençon, Frankreich, 1963–1969 erbaut, 2300 Wohnungen. Ergänzung durch Neu- und Anbau, 1978, Atelier Kroll. Das ursprüngliche Erneuerungskonzept beinhaltete insbesondere ein neues Quartierzentrum, neue Wohnungen und Arbeitsplätze, eine Qualifizierung der Aussenräume, eine Fußgängerverbindung zur Stadt; es wurde nur bruchstückhaft realisiert, auf die wesentlichen städtebaulichen Erneuerungen wurde verzichtet; übrig blieb das alte Trabantenkonzept mit einer aufgesetzten «Dörflichkeit» / Ensemble Perseigne à Alençon, France, construction 1963–1969, 2300 logements. Complément par nouveaux bâtiments et agrandissement, 1978, Atelier Kroll. Le concept de rénovation initial comprenait notamment un nouveau centre de quartier, de nouveaux logements et places de travail, une qualification des espaces extérieurs, une liaison piétonne vers la ville; la réalisation ne fut que fragmentaire, la rénovation urbaine de la partie ouest fut abandonnée. Le concept de satellite a subsisté avec un «caractère de village» surajouté / The Perseigne settlement in Alençon, France, built 1963–1969, 2300 flats. Expansion, new building and extension, 1978, Atelier Kroll. The original renewal concept specifically included a qualifying of the exterior spaces, a pedestrian connection to the town; it was however only partially realized, without the essential, novel design solutions; only the old satellite concept with a thin veneer of "rurality" was left

5 Siedlung Perseigne, ursprünglicher Zustand / Ensemble Perseigne, état initial / The Perseigne settlement, original condition

6 Erneuerungskonzept, Situation / Concept de rénovation, situation / Renewal concept, site

nierten Verkehrskreuzen mit «Grossstadtarchitektur» – Zusammenstöße mit der verdrängten Geschichte dieser Stadt vor. Der heutige Parkplatz-, Einbiegespuren- und überhaupt Autofetischismus der Bewohner wird auf das hin durchsichtig gemacht, was er verdrängt, die alte Stadt und die NS-Planungsherkunft der neuen, und das Insistieren auf diesem Zusammenstoss behauptet zugleich die nötigen ästhetischen und ökologischen Qualitäten, die der Stadtbau brauchte, um nicht nur kritisch, sondern auch das Angebot einer lebenswerteren Stadt zu sein.

Dass das trifft, haben die bisherigen Diskussionen bestätigt. Dass es in die städtischen Planungen übergeht – nun, in welcher Welt leben wir? Hier geht es allein um die Denkmöglichkeit, um das Funktionieren des Konzepts. Diese Vorgehensweise setzt allerdings am Ort des Eingriffs gewesene Geschichte voraus, die durch Eingriffe freizusetzende Spannung. Es muss sich, was das davon etwa noch Vorhandene betrifft, um mehr als Spuren keineswegs handeln, wohl aber um entfaltete, erinnerungsfähige, als Vorgeschichte der Stadtbewohner anerkannte Geschichte handeln – der besterhaltene Feldweg kommt, selbst wenn jahrhundertlang dort Bauern mit ihren Ackerrosen gegangen sein sollten, dagegen nie an diesen Punkt.

Der zweite Ansatz ist anhand der Situation Berlin-Kreuzberg entwickelt, genauer gesagt, an der ehemaligen, Westberliner Luisenstadt. Auch hier reichen die historischen Beziehungen in allen wesentlichen Punkten ins frühe 18., teils das späte 17. Jahrhundert zurück: ein ungeplantes, auf eine Laufzeit von dreihundert Jahren zusteuendes Experiment der Mischung der Lebenssphären, sozialen Situationen, Kulturen, heute, unter besonderer Beihilfe der Planungen der sechziger Jahre (Kahlschlagsanierung) nicht tot, aber beinahe. Die Eigenart der Luisenstadt bestand baulich in der durchgehenden Mischung von Wohn- und Gewerbebauten, auf unterschiedlichen Ebenen, vom Zusammenfallen von Wohnung und Arbeitsplatz bis zum Gewerbehof mit an der Strasse vorgeblendetem Wohnhaus. Das ist nicht wiederherstellbar, weil die ökonomisch-technischen Rahmenbedingungen heute ganz andere sind.

Andererseits gibt es eine widersprüchliche Bedarfsfrage, die man am besten in drei nebeneinandergesetzten Aussagen charakterisieren kann: 1) Gewerbegebäude werden gerade in guterschlossener innerstädtischer Lage wieder zunehmend gesucht. 2) Die baulichen Strukturen der historischen Mischung haben einen ganz erheblichen Anteil daran, dass im nicht kriegszerstörten und nicht

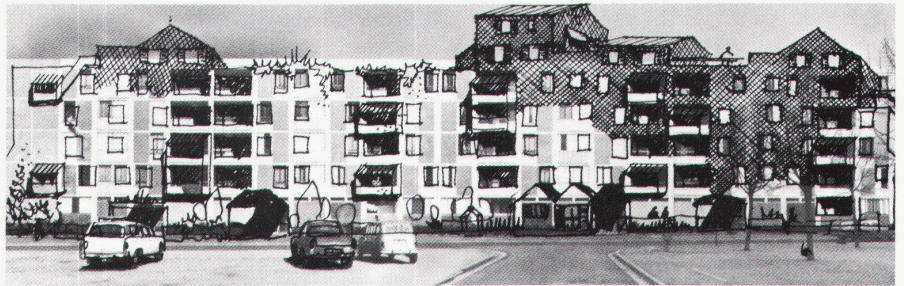


abrissanierten Ortsteil Kreuzberg die Einwanderung der türkischen «Gastarbeiter»-Bevölkerung, die heute fast die Hälfte der Bevölkerung ausmacht, nicht zu jenen Verwahrlosungszuständen führte, die damals die Sanierer herbeireden wollten. 3) Im westlichen Teil der Luisenstadt gibt es Neubaugebiete der fünfziger bis siebziger Jahre, die als Siedlungen ohne die geringste Gewerbeanbindung gebaut sind und deshalb im gegebenen Kreuzberger Kontext in absehbarer Zeit zu Problemgebieten avancieren werden.

In Auseinandersetzung mit einer Stadterneuerung, die die Häuser modernisiert und bezahlbar halten will, aber die zum wirtschaftlichen Überleben nötigen Strukturen im Zweifelsfall opfert, bestand der Gegenvorschlag darin, die Fünfziger- und Sechziger-Jahre-Gebiete nach dem umgekehrten Muster der historischen Kreuzberger Mischung mit all jenen zusätzlichen Funktionen zu umbauen, die ihnen heute fehlen (umgekehrt deshalb, weil in der alten Bebauung das Wohnen aussen liegt, alle anderen Nutzungen innen, im Siedlungsbau aber gerade die ehemaligen Innenbereiche mit Wohngebäuden bebaut wurden, während die Strassenränder und strassennahen Flächen brachliegen).

Dahinter stehen keine privatwirtschaftlichen Überlegungen – es gibt keine Bauherren, die in eine Gewerbebaustruktur investieren würden, die nicht auf offizielle Ökonomie, möglichst High-Tech, also kalkulierbare Gewinne festgeschrieben ist, sondern für alle Übergangsformen zwischen kultureller und wirtschaftlicher Nutzung, zwischen Wohnung, Arbeit und Freizeit, also auch für Schattenökonomie offenstünden. Es geht um eine sozialpolitische Denkmöglichkeit – allerdings wiederum eine, die wenig Chancen hat, weil sie zwar auf staatliche Investition zielt, aber nicht auf die Abhängigkeitsformen der Sozialhilfe, die am besten mit den Trabantenstädten, so wie sie sind, zusammenstimmen, vielmehr auf die materiellen Vorgaben für soziale Übungsprozesse, die auf längere Sicht die Sozialhilfe teilweise überflüssig machen könnten.

Auch dieser Ansatz ist stark an historische Wurzeln gebunden, da infor-



7



8



9

7 8

An- und Neubauten, Skizze und Ansicht / Agrandissements et nouveaux bâtiments, esquisse et élévation / Extensions and new buildings, drawing and view

9

Neubauten für das «Dörfchen» / Nouveaux bâtiments pour le «village» / New buildings for the «hamlet»

melle Arbeitsstrukturen, anders als die formellen bei Lokalisierung einer Grossfertigung, nicht von heute auf morgen da sind, sondern wachsen müssen. Beide Ansätze sind, im Sinne einer Lösung, nicht einfach auf die geschichtslos in die weite Landschaft gebauten Trabanten-siedlungen übertragbar. Das heisst nicht, dass sie unbrauchbar wären. Sie sind vielmehr als Etappen verwendbar, so dass man erst einmal losgehen kann.

Versteht man beide Ansätze so, dann bedingen sie sich. Die Trabanten-siedlungen sind in ihrem Gesamtaufbau, vom Wohnungsgrundriss bis zur Verkehrserschliessung, isoliert monologisch aufgebaut (insofern aus einem Guss). Man dachte in den sechziger Jahren, es würde ausreichen, daneben eine Fabrik zu legen, die die ausreichende Anzahl an Arbeitsplätzen bietet. Abgesehen davon, dass die Fabrik sich in den meisten Fällen nicht fand und in Zukunft erst recht nicht finden wird, wäre sie eine genauso monologische Struktur gewesen. Man wird, wie gesagt, aber auch keinen Kapitaleigner finden, der in die Neuvermischung von entmischten Grosssiedlungen investiert. Darüber überhaupt nachzudenken, ist nur sinnvoll im Rahmen der Möglichkeit struktureller Veränderungen im sozialen und im städtebaulichen Gefüge solcher Siedlungen, die politisch gewollt werden müssen, als Investition in eine sonst noch viel teurere Zukunft dieser Siedlungen. Aber was soll das sein, was an die Stelle der nie ankommenden Fabrik tritt? Es reicht sicherlich nicht aus, in Sichtweite Werkstattgebäude zu bauen und den Bewohnern zu erklären, sie könnten hier einen Anfang versuchen, falls sie auch schon arbeitslos sind.

Jede Neuvermischung muss davon ausgehen, die vorhandene Siedlung unter



Zugzwang zu bringen: sie zur Öffnung, zur Herstellung von Dialogfähigkeit zu provozieren. Das ist nicht nur ein baulicher Vorgang, sondern vor allem ein sozialer. Jedes Hereinbauen neuer Baukörper, noch dazu in funktionaler Nähe zu bestehenden Scheibenhäusern, Wohntürmen usw., ist ohnehin und unvermeidlich eine soziale Provokation. Sie stört, indem sie bewohnereigene Flächen entwendet, das Gleichgewicht der Siedlung und stellt das Credo modernen Wohnens in Frage, das in jenen Siedlungen gebaut und von den Bewohnern – wer gibt schon gerne zu, dass er von seinen Wohnverhältnissen enteignet wird – verinnerlicht worden ist.

Will man überhaupt in dieser Richtung der Neuvermischung erste Schritte wagen, dann ist dazu etwas Drittes nötig, das Siedlung und Neuinstallationen ausserhalb ihrer selbst in eine Beziehung setzt. Dieses Dritte ist der Städtebau. Städtebau behaupteten natürlich auch die Planer der Siedlung zu leisten. De facto kombinierten sie ein Erschliessungssystem für privaten Autoverkehr mit einer vagen Ästhetik der baulichen Massenverteilung. Die spezifische Leistung der Stadt fiel aus. Sie hat mit isolierter Ästhetik und isoliertem Verkehr auch nichts zu tun, sie besteht, seit 10000–12000 Jahren, darin, Vermittlungsmöglichkeiten vorzugeben: Baupläne für die Begegnung und Verschränkung von Ansprüchen, die nichts miteinander zu tun haben und sich, ohne diese Vorgabe, zum Schaden des Ganzen gegenseitig töteten würden. Diese Basisleistung von Städtebau fehlt in den Trabantsiedlungen, und sie muss nachgetragen werden.

Wie diese Primärleistung nachzutragen ist, ist nicht international zu klären: Es hängt vom Vorhandenen ab, von besonderen landschaftlichen Bedingungen, von der Beziehung oder Nichtbeziehung der Siedlung zum Stadtkern, vom Charakter der gesamten «Stadt» (Gross-, Mittel- oder Kleinstadt – gerade Kleinstädte haben in der BRD regelmässig ihre im wesentlichen aus Geltungssucht errichteten Trabantsiedlungen mit 2½ Hochhäusern), von den kulturellen Konzepten von Arbeit und Wohnen, die kei-

neswegs in Europa schon überall gleich sind, von den Bildern, die im Kopf der Bewohner Stadt ausmachen, von der Geschichte der Stadt und desjenigen Umlandes, auf dem die Siedlung errichtet wurde, usw. Es geht aber sicher nicht so, dass man lügt: z.B., dass man eine Trabantsiedlung ausstaffieren möchte wie Leon Krier, als wäre sie ein Stadtzentrum aus dem 16. Jahrhundert. Man hat nur eine Chance, wenn man die Peripherie Peripherie sein lässt, ein Umstand, der auf keine Weise zu ändern ist. Die Aufgabe kann nie darin bestehen, dies zu leugnen, sondern nur, die Peripherie auf das Zentrum hin zu öffnen, ihr Horizont, Weite und jene wirkliche Chance des Unvorhersehbaren zu geben, die den seit Jahrhunderten und länger eingemauerten und immer neu verbauten und verwerteten Stadtkernen abgeht.

Eine städtebauliche Beziehungswelt nachzuliefern, scheint nur auf den ersten Blick willkürlich. Solange man noch als Kind zur Welt kommt, Hände hat und mit den Füßen geht, gelten aber noch Bedingungen, die von denen der ersten Städte, trotz Flugzeug und Auto, nicht grundsätzlich getrennt sind. In dieser Perspektive geht es nicht um Kleinlichkeiten historischer Kostümierung, sondern eben um Basisleistungen der Vernetzung, für die es jahrtausendealte Formen gibt wie Block und Parzelle, deren Nutzung mit einer Rückkehr zur Grossväteridylle nicht das geringste zu tun hat. Solange man die Grosswohnanlagen nicht abreisst, sondern sie nur durch andere Ordnungsschemata provoziert, dürften Verwechslungen auch kaum möglich sein, wohl aber ein Schritt nach vorne, der die Enge des Historischen ebenso hinter sich liesse wie die Masslosigkeiten und Unmenschlichkeiten ihrer grosstechnischen Überwindung.

Ist diese Basisordnung erst einmal als Ziel akzeptiert, wird sich sehr schnell zeigen, dass sie nicht als ästhetisches Produkt herstellbar ist, sondern nur entlang von Funktionen. Sagte ich oben, dass die Zuordnung von produktiven Funktionen ein Drittes braucht, so gilt jetzt genau so das Umgekehrte, dass ein Drittes für sich nicht möglich ist, sondern nur entlang einer Idee der Neuvermischung von eben

den Lebensformen, die die «neue Stadt» der zwanziger Jahre ein für allemal trennen wollte und die die Trabantsiedlungen in der Tat getrennt haben. Denn es geht um konkrete Phantasie in der gegebenen Situation, nicht um ein Schema. Was möglich ist – welche Arbeits- und Gemeinsamkeitspotentiale in einer Siedlung vorhanden sind –, das ist nur im Einzelfall zu entscheiden, und nur, indem man sich auf den Weg macht, nämlich diese Siedlung, der man es zutraut (sonst sollte man gar nicht anfangen), bereits mit den Vermischungsmöglichkeiten zu provozieren, die ihr Schema ausschliesst.

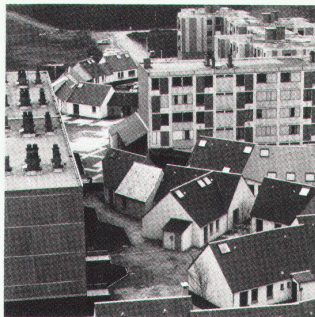
Es geht nicht mit blossen Ergänzungen: mit Kultur, also Zeichensprache. Es geht überhaupt nur dann, wenn es um die Grundthemen geht, Arbeitslosigkeit und soziale Verelendung. Beides ist nicht mit Animation allein zu beheben, sondern nur durch Bearbeitung des Mangels, der Enteignung der Fähigkeiten. Wenn die Trabantsiedlung historisch überholt ist, dann, weil ihr funktionales Gegenstück, die klassische Grossindustrie, ihrerseits historisch wird und aus jenen Städten mehr und mehr verschwindet, die für sie im 19. Jahrhundert gebaut wurden. Die Trabantsiedlungen neu vermischen zu wollen, heisst also nicht, sie zurückreformieren zu wollen, sondern sie auf die Probleme von heute zu öffnen, denen sie sich vom Grundriss bis zum Supermarkt strukturell verweigern, auf die laufenden Veränderungen im Gefüge der Arbeit selber, im Verhältnis von Arbeit und Leben, von Arbeits- und Familienrolle, von Erwerbs- und Haus-, von Haus- und Sozialarbeit.

Die Trabantsiedlungen waren auf einen letzten Augenblick der Zuspitzung des Industrialismus zugeschnitten und nur auf diesen, und dank dieser beispiellosen Spezialisierung sind sie heute unendlich veraltet, ohne die Chance, jemals den Charme des Historischen entwickeln zu können. Eben das muss man ihnen vorführen, und das wäre die ganze Aufgabe – durch Umbau, nicht als Kulturprogramm. Es kann alles, was man ihnen zuwachsen sehen möchte, nur von aussen real hinzugefügt werden: eben die ganze Geschichte ihrer gesellschaftlichen Überholung in gebauter Form. *D.H.-A.*



## Que faire des villes satellites?

Voir page 26



Que l'on parle au plan des intentions ou à celui des nécessités économiques, les villes satellites ne laissent, à long terme, que le choix entre deux possibilités: ou bien on les démolit sans les remplacer, dès que le développement démographique et qu'une architecture à forte densité pour noyaux urbains restant encore à développer permettront de s'en passer, et ceci devrait conduire à de nombreuses constructions nouvelles; ou bien on urbanise celles qui s'y prêtent et que l'on veut et doit conserver, avec toute la détermination possible et nécessaire, et cela signifie encore plus de nouvelles constructions.

Ici, il en va de la seconde possibilité. Elle est moins marquée par cette mentalité du gaspillage qui engendra, à l'époque, les villes satellites et éveille beaucoup plus d'intérêt car jusqu'à présent, malgré la tentative de Kroll à Alençon, nul ne sait si l'expérience peut réussir et comment. Pourtant, on ne doit jamais se laisser condamner au succès, mais garder ouverte la question de savoir si, pour la sauvegarde d'une cité satellite, l'on désire ou non engager des frais et des efforts nécessairement importants et, subjectivement pour les planificateurs, si l'on veut ou non travailler sur un grand ensemble d'habitat déterminé. Il est sûrement préférable de démolir l'un ou l'autre le plus tôt possible et de rendre le terrain à l'agriculture si cela est encore envisageable.

Par ailleurs, si l'on ne veut pas que le thème se pose de prime abord sous la forme d'un cas sans issue, il faut tenir compte du fait que la situation est trop difficile pour être abordée de front. On est découragé par l'accumulation des carences que pré-

sentent ces ensembles, tant en substance urbaine qu'en possibilités de relations. La liaison avec les formes de construction et de vie traditionnelles est trop radicalement coupée, l'ampleur de la perte en substance historique trop avancée; la rigidité des plans et la technique de construction de containers exécutés une fois pour toutes, qu'il s'agisse de béton coulé sur place ou de préfabrication en panneaux lourds, excluent les interventions individuelles tout autant que les adaptations à d'autres besoins que ceux planifiés initialement tels qu'on les expérimente dans le domaine des édifices anciens. Lorsque l'on veut autre chose, il y a toujours trop à faire à la fois.

Pour savoir ce qu'il faut effectivement modifier, le chemin de l'étude empirique est certes le plus évident, mais il est insuffisant. Dans le meilleur des cas, il débouche sur un catalogue de mesures additives et ce faisant, ceux qui font exécuter ces mesures sont les derniers susceptibles d'y intégrer des analyses et propositions d'amélioration de nature sociologique, psychologique, écologique, etc. Plus les expertises sont dispersées, plus la définition de ce qui doit être modifié devient superficielle. En règle générale, les enquêtes conduisent à approuver un traitement cosmétique des points qui ont marqué la dite enquête de la manière la plus irritante. Ces points ne sont pas lus comme des symptômes correspondant à des éléments fondamentaux que les personnes interrogées ne pourraient comprendre (ou n'oseraient pas aborder), mais comme le tout lui-même; lorsque la société immobilière propriétaire entame la procédure de correction, la voix exprimant le malaise se tait totalement. Il faut donc prendre ce problème de plus loin.

Le mal fondamental est l'exclusion de toute alternative historique. Les villes satellites sont totalement étrangères au passé comme à l'avenir; tout doit rester tel quel; il n'existe aucun horizon porteur d'évolution. Par ailleurs, il convient d'être particulièrement méfiant vis-à-vis de l'approbation des habitants eux-mêmes qui est beaucoup plus réelle qu'on ne le prétend communément, ainsi qu'on le constate dans les contacts privés. Cette approbation pourrait tout simplement être l'expression d'un abandon devant la nature inéluctable de l'ensemble, d'une résignation douillette et socialement assurée. Là, tout est définitif: l'adieu au

fait soi-même, à la proximité travail/habitat, au voisinage, à l'improvisation, au désordre, au souvenir et à l'histoire; par contre, le recours aux moyens techniques, voiture, métro, train de banlieue, télévision, station sociale, etc. est obligatoire.

En d'autres termes, tout le modèle est faux. C'est pourquoi on ne peut simplement se présenter et vouloir faire comme il faut, ce qui reviendrait à l'attaque frontale. Si l'on veut transformer un peu et obtenir quelque succès, on ne doit pas se laisser provoquer par la fausseté du modèle, ne pas vouloir dire (et surtout faire) d'emblée ce qui devrait être. La seule attitude possible est une approche nettement moins volontaire: Transposer des expériences et des solutions venues d'ailleurs où elles ont déjà bien réussi. On peut donc se demander quelles sont les interventions déjà envisagées et quelles seraient celles socialement tolérées à long terme.

Mais cela aussi ressemble encore trop à la solution idéale. L'expérience montre qu'une méthode n'a une chance de succès que si elle est elle-même fragile, de sorte que les conditions préexistantes peuvent aussi jouer leur rôle, les hasards, les habitants, ce que la méthode n'a pas vu. Et finalement, les forces et les aspirations de ceux qui le font doivent aussi entrer dans le projet. Ce fait est si clair qu'il se manifeste déjà au niveau des simples réflexions préliminaires, de la naissance des idées ayant trait aux projets de modifications envisageables. C'est pourquoi, dans ce qui suit, je parle de points de départ que j'entrevois à la lumière de mes propres travaux.

Il existe deux points de départ que je désire, depuis déjà longtemps, appliquer au thème des grands ensembles. Le premier tente de proposer une alternative à la réparation urbaine pratiquée couramment. J'ai développé les conceptions correspondantes dans le cadre de la «Friedrichstadt-Sud» à Berlin-Ouest, un quartier urbain détruit par la guerre dont le plan en emblème rhétorique du 18ème siècle fut défiguré par une planification absurde dans le style du plan Voisin et par des grands ensembles d'habitat correspondants des années soixante. Etant donné que l'IBA de Kleihues n'a fait qu'arrondir l'aberration existante en y ajoutant de la «qualité architecturale», il m'importait de montrer qu'en insistant sur le plan baroque, on pouvait développer des qualités esthétiques si l'on

menait conséquemment l'intervention contre la structure des années soixante – donc non pas comme une idylle comblant les lacunes laissées par le destin – mais comme une contre-force décidée à restituer son passé à cette ville sans histoire des années soixante et par là, tous les épisodes de destruction et de vouloir oublier, avec une architecture d'aujourd'hui bien sûr.

Entre-temps, j'ai pu concrétiser ce point de départ à grande échelle, sous la forme d'un rapport concernant une ville d'importance moyenne en République fédérale, détruite par la guerre, reconstruite sans référence historique en style régional nazi (il s'agit des recherches préparatoires pour la rénovation du centre-ville de Kassel dans le cadre du StBFG). Le plan de mesures que j'ai établi prévoit, au point central de la ville (carrefour de circulation définitivement surdimensionné qu'accompagnent des éléments de «grande architecture urbaine»), des collisions avec l'histoire refoulée de cette même ville. Le parking actuel avec ses voies d'accès et en général le fétichisme automobile des habitants est éclairé pour mettre en lumière ce qu'il réfute: la vieille cité, l'origine nazie du plan de la nouvelle ville, et l'insistance sur cette confrontation, en même temps que sur les qualités esthétiques et écologiques dont la transformation de la ville a besoin, n'est pas seulement vue comme une critique, mais aussi comme une offre rendant la ville plus agréable à vivre.

La justesse de ces vues a été confirmée par les discussions ayant eu lieu jusqu'à présent. Leur traduction en planification urbaine dépend du monde dans lequel nous vivons. Ici, il en va seulement des réflexions envisageables, du fonctionnement du concept. Cette manière de faire pré-suppose au demeurant une présence de l'histoire sur le lieu de l'intervention, une tension à libérer par cette intervention. Quant aux vestiges subsistants, il n'est aucunement besoin qu'il s'agisse plus que de traces, mais elles doivent appartenir à une histoire élaborée, porteuse de souvenir, qui soit reconnue par les habitants comme celle ayant présidé à l'avènement de la ville – le chemin agricole le mieux conservé n'entre pas en ligne de compte, même si des paysans l'ont parcouru pendant des siècles avec leurs bœufs de labour.

Le second point de départ a été développé dans le cadre de la situation à Berlin-Kreuzberg, plus



exactement dans l'ancienne «Luisenstadt à Berlin-Ouest. Là aussi, les références historiques de tous les points principaux remontent au 18<sup>ème</sup> siècle et même jusqu'à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle; processus non planifié s'étant poursuivi trois siècles durant, d'un mélange de sphères de vie, de situations sociales, de cultures, un monde que l'action particulière des planificateurs des années soixante (rénovations radicales) a presque failli tuer totalement. Au plan constructif, la singularité de cette Luisenstadt consistait en un tapis continu d'habitations et de constructions commerciales et artisanales mêlées, sur différents niveaux, avec contiguïté des logements et des lieux de travail allant jusqu'à la cour réservée aux activités avec une façade de logements sur rue. Ceci ne saurait être reconstitué, car le cadre des conditions économiques-techniques est maintenant totalement autre.

D'un autre côté, il existe actuellement un éventail de besoins contradictoires bien caractérisé par l'énoncé successif des trois remarques suivantes: 1. On recherche de nouveau des locaux artisanaux et commerciaux bien desservis au centre de la ville. 2. Dans la partie est de Kreuzberg épargnée par la guerre et n'ayant pas connu de grandes rénovations, les structures différenciées des constructions historiques ont largement contribué à faire que l'arrivée des «travailleurs immigrés» turcs, qui constituent maintenant presque la moitié de la population, ne conduise pas aux dégradations que les «rénovateurs» de l'époque prétendaient vouloir éviter. 3. A l'ouest de la Luisenstadt, on trouve des grands ensembles datant des années cinquante à soixante-dix, composés uniquement de logements, sans la moindre implantation commerciale ou artisanale et qui, compte tenu du contexte existant actuellement à Kreuzberg, deviendront rapidement des quartiers à problèmes.

Dans le débat sur une rénovation urbaine consistant à moderniser les habitations pour un prix acceptable mais qui, en cas de doute, sacrifie des structures nécessaires à la survie économique de l'ensemble, la contre-proposition envisageait de transformer ces quartiers des années cinquante et soixante selon le modèle inverse du mélange historique de Kreuzberg, en leur adjoignant toutes les fonctions supplémentaires qui leur manquent aujourd'hui (inverse en ce sens que dans les ensembles anciens, l'habitat était périphérique, alors que toutes les autres fonctions étaient centrales, contrairement à la ville satellite où les anciennes zones de vie centrales ont été évincées par les immeubles d'habitat, tandis que les zones périphériques bordant les rues restent inutilisées).

Ces idées ne cachent aucune réflexion de rentabilité privée. Il

n'existe en effet aucun promoteur qui consacrerait des fonds à la construction d'une structure commerciale ne répondant pas à des données économiques reconnues – si possible High-Tech – donc promettant des gains prévisibles. La structure prévue ici serait ouverte à toutes les fonctions intermédiaires, entre le culturel et l'économique, entre l'habitat, le travail et les loisirs, donc également à des économies alternatives. Il en va ici d'une possibilité de réflexion socio-politique. Au demeurant, les chances de succès de cette dernière sont également faibles, car elle suppose il est vrai des investissements publics, mais pas les formes de dépendance résultant de l'aide sociale qui correspondent plutôt aux villes satellites telles qu'elles se présentent actuellement. Elle réclame surtout l'attribution de moyens matériels favorisant des processus d'expérimentation sociale pouvant, à long terme, rendre cette aide sociale en partie superflue.

Ce point de départ est lui aussi fortement dépendant des racines historiques, car contrairement aux conditions formelles lors de la localisation d'une grande opération, les structures de travail informelles ne sont pas là du jour au lendemain, mais doivent croître lentement. En ce qui concerne la définition d'une solution, il n'est pas simple de transplanter ces deux points de départ dans les vastes espaces où furent bâties ces cités satellites sans visage. Cela ne signifie pas qu'ils soient inutilisables; ils sont applicables plutôt comme des étapes permettant enfin de commencer.

Si l'on comprend ainsi ces deux points de départ, ils sont liés. Dans leur conception globale, depuis le plan des logements jusqu'à leur raccordement au réseau de circulation, les villes satellites sont isolées, de conception monologique (en ce sens, elles forment des blocs). Dans les années soixante, on pensait qu'il suffisait d'implanter à côté une usine offrant le nombre nécessaire de places de travail. Indépendamment du fait que, dans la plupart des cas, l'usine ne vint pas et ne le fera sûrement jamais, elle aurait été une structure tout autant monologique. Mais nous l'avons dit, on ne trouvera aucun financier prêt à investir dans la rediversification des grands ensembles d'habitat monofonctionnels. Ce genre de réflexion n'a de sens que si l'on envisage une transformation structurelle dans le tissu social et urbanistique de tels ensembles et celle-ci doit être politiquement voulue en tant qu'investissement destiné à leur éviter un avenir encore beaucoup plus coûteux. Mais que faire, par quoi remplacer l'usine qui ne viendra jamais? Il ne suffit pas de construire des ateliers à proximité et d'expliquer aux habitants qu'ils pourraient essayer d'en faire quelque chose au cas

où ils seraient sans travail.

Toute nouvelle diversification doit commencer par placer l'ensemble existant sous contrainte de manière à y provoquer l'établissement d'une capacité de dialogue. Ce processus n'est pas seulement constructif, mais avant tout social. Toute installation de nouveaux volumes au milieu d'immeubles en lame et de tours d'habitation, et qui plus est à proximité fonctionnelle, est inévitablement une provocation sociale. Elle gêne dans la mesure où elle prend aux habitants une part de leur espace propre, elle trouble l'équilibre de l'ensemble et met en question le credo de l'habitat moderne intrinsèque à chacun d'eux et intériorisé par ses occupants – qui admettrait volontiers d'avoir été frustré de ses conditions d'habitat?

Si l'on veut vraiment faire les premiers pas dans cette direction d'une rediversification, un troisième facteur est nécessaire qui établit une relation entre l'ensemble d'habitat et les nouvelles installations par rapport à l'extérieur. Ce troisième facteur est l'urbanisme. Naturellement, les planificateurs des grands ensembles ont aussi prétendu faire œuvre d'urbanisme. De facto, ils combinèrent un système de dessertes pour la circulation des véhicules privés à une vague esthétique de la répartition des masses bâties. Ce faisant, le rôle spécifique de la ville fut perdu. Ce dernier ne concerne en rien une esthétique isolée et en rien non plus une circulation isolée. Depuis 10000 à 12000 ans, il consiste à offrir des possibilités de conciliation: constructions pour la rencontre et l'entrelacement d'exigences n'ayant rien de commun et qui, sans ce cadre donné, se détruiraient réciproquement au préjudice du tout. Ce facteur de base de l'urbanisme fait totalement défaut aux villes satellites et doit pour cela leur être ajouté.

De quelle manière cette fonction primaire peut être apportée ne saurait se définir à l'échelle internationale. Elle dépend de l'existant, des conditions particulières du paysage, des relations entre l'ensemble d'habitat et le noyau urbain ou de leur absence, du caractère de toute la «ville» (grande, moyenne ou petite – avant tout par prestige, les petites villes de la RFA ont régulièrement implanté des villes satellites faites de deux tours et demie), des concepts culturels concernant le travail et l'habitat qui ne sont aucunement partout les mêmes en Europe, des images représentant la ville dans la tête des habitants, de l'histoire de la cité et de l'environnement sur lequel est érigé l'ensemble satellite, etc. Pourtant, il ne convient sûrement pas de mentir comme p. ex. Leon Krier qui a tenté de maquiller une ville satellite en centre urbain du 16<sup>ème</sup> siècle. La seule chance dont nous disposons est de laisser la périphérie être périphérie,

une situation qu'il ne faut changer sous aucun prétexte. La tâche ne sera jamais de réfuter ce fait, mais seulement d'ouvrir la périphérie sur le centre, de lui donner un horizon, de l'espace et cette chance véritable de l'imprévu qui émane des anciens noyaux urbains toujours transformés et revalorisés malgré les murs qui les cernent depuis des siècles ou plus.

Livrer après coup un monde de relations urbanistiques ne paraît arbitraire qu'au premier abord. Aussi longtemps que nous venons au monde comme enfant, que nous possédons des mains pour prendre et des pieds pour marcher, se perpétuent des conditions qui ne sont pas fondamentalement étrangères à celles des premières villages, malgré l'avion et l'automobile. Dans cette optique, il ne s'agit pas des mesquineries d'un déguisement historique, mais précisément d'une prestation de base du tissu urbain pour lequel existent des formes millénaires telles qu'ilots et parcelles, dont l'utilisation n'a rien à voir avec l'idylle de grand-papa. Aussi longtemps que l'on ne démolit pas les grands ensembles, mais qu'on se contente de les provoquer en leur imposant des schémas ordonnateurs, on devrait éviter toute confusion, mais faire par contre un pas en avant laissant derrière lui aussi bien l'étroitesse de l'historique que le démesuré et l'inhumain de son dépassement par la grande technique.

Après avoir admis cet ordre fondamental, on constatera rapidement qu'on ne peut le réaliser comme un produit esthétique, mais seulement le long de fonctions. J'ai dit plus haut que l'attribution de fonctions productrices réclamait un troisième facteur; cela vaut aussi en sens inverse. Ce troisième facteur ne peut exister en lui-même, mais seulement accompagner une idée de rediversification des formes de vie que la «ville nouvelle» des années vingt voulait une fois pour toutes séparer et que les villes satellites ont effectivement séparées sur leur territoire. Car il s'agit d'imaginer du concret au sein de la situation donnée et non pas un schéma. Décider de ce qui est possible – quel potentiel de travail et de communauté un ensemble renferme-t-il – est chaque fois un cas particulier et consiste à se mettre en route, c'est-à-dire commencer à provoquer cet ensemble à qui l'on fait confiance (sinon, mieux vaut ne pas commencer) par des propositions de rediversification fonctionnelle que son schéma rejette.

Un simple complément culturel, autrement dit un langage des signes, n'est pas suffisant. Il faut aborder des thèmes fondamentaux, chômage et appauvrissement social. On ne peut pallier ces deux situations par de la simple animation, mais en gérant la carence, la privation des facultés. La ville satellite est historiquement dépassée parce que la grande



industrie classique, son pendant fonctionnel, passe elle aussi dans l'histoire et disparaît peu à peu de la ville qui fut bâtie pour elle au 19<sup>ème</sup> siècle. Vouloir rediversifier la ville satellite ne signifie donc pas vouloir la réformer dans un sens rétrograde, mais l'ouvrir sur les problèmes d'aujourd'hui qu'elle refuse structurellement, depuis son plan jusqu'au supermarché, sur les modifications permanentes dans la structure du travail lui-même, dans les rapports entre le travail et la vie, le rôle du travail et celui de la famille, le travail rémunéré, les tâches ménagères et l'activité sociale.

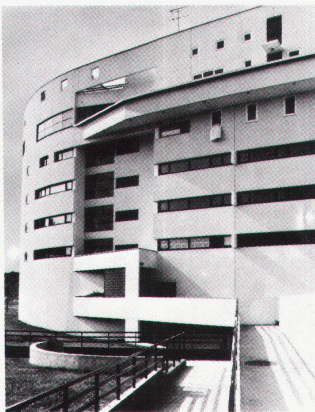
Les villes satellites étaient conçues à la mesure d'un dernier sommet de l'industrialisation et seulement pour lui; en raison de cette spécialisation sans équivalent, elles sont aujourd'hui irrémédiablement démodées et ne pourront jamais développer aucun charme historique. Il s'agit précisément de leur faire prendre conscience de ce fait et cette tâche devrait être menée à bien par des transformations et non par un programme culturel. Tout ce qu'on désire leur voir acquérir ne peut leur être ajouté que concrètement de l'extérieur; toute l'histoire de leur dépassement historique sous une forme bâtie.

Dieter Hoffmann-Axthelm

Paolo Fumagalli

## Construire en rase campagne

Voir page 48



Les quatre ensembles d'habitations que nous publions proposent non pas un thème d'urbanisme, mais un thème de pure architecture. A beaucoup cette affirmation pourra sembler hasardeuse, car, manifestement, ces exemples mettent au premier plan le rapport entre édifice et contexte, ou mieux, entre édifice et absence de contexte. En fait, ces quatre immeubles constituent – même si, dans le cas de celui de Noisy, c'est

avec moins de force – les premières pièces maîtresses d'une urbanisation à venir, et se proposent comme des îlots construits sur la mer inconnue de la rase campagne. Le contexte, en somme, n'existe pas. Il revient donc à l'architecture, justement en tant qu'objet, de créer ce contexte (si elle le désire), ou de s'affirmer de manière précise par rapport à la campagne environnante. De plus, c'est aussi à ces architectures qu'il revient de jeter les bases de la structure urbaine qu'elles anticipent et qui formera la ville de demain. Donc, pour toutes ces raisons, le thème est purement architectonique. En effet, c'est seulement à travers les instruments propres à l'architecture – formes, proportions, typologie et matériaux – que ces immeubles s'imposent par eux-mêmes et marquent les environs.

En périphérie de Milan, à Vaiano Valle, les bâtiments forment un quadrilatère résidentiel de neuf étages, dont le plan d'ensemble découle – il faut tout de suite le préciser – du plan d'occupation du sol qui, au départ, en fixait le volume. Les trois équipes d'architectes (Gambirasio-Zenoni, Gambirasio-Zenoni-Grossi-Minardi, Berni-Leroy-Grimoldi) ont interprété le thème de manière à former un ensemble fermé et compact, symbole d'une frontière, même provisoire, avec la campagne, et premier pion de la croissance continue de la ville. En l'absence d'une structure urbaine à laquelle s'identifier, les architectes ont opté, pour ainsi dire, pour la fuite: ils ont renoncé à dessiner les environs immédiats et ont fermé l'ensemble sur lui-même; seul geste d'ouverture vers l'extérieur, mais geste fort et volontaire: à chaque angle du quadrilatère, s'ouvrent de profondes entailles, hautes de sept étages, et qui annoncent l'échelle urbaine d'un contexte encore inexistant, mais qui confèrent à ces angles l'allure de tours, accentuant ainsi le caractère monolithique et fermé de l'ensemble par rapport au contexte. Seule la route, tout comme dans un château (ou un peu comme dans les *Höfe* viennoises) utilise ces entailles pour pénétrer dans l'îlot, sorte de cordon ombilical reliant ces unités architectoniques à la ville encore lointaine.

A l'intérieur de ces grandes options, les différentes équipes d'architectes se livrent, par contre, à des choix différents de détail où se révèle la personnalité propre des auteurs de chacun des projets. Les deux bâtiments du groupe Gambirasio forment un U et proposent une typologie du logement populaire que souligne la constante répétition d'éléments semblables – comme, par exemple, les fenêtres carrées – et qu'enrichissent les structures de type urbain, telles que les passerelles en fer qui, à des hauteurs diverses, relient les immeubles entre eux. Le bâtiment du groupe Berni-Leroy-Grimoldi propose, quant à lui, une barre revêtue de bri-

ques apparentes. Il s'agit d'un bâtiment qui se veut en particulier « maison haute », avec des motifs de détail sur la verticale, avec un traitement des volumes et des matériaux d'inspiration quasi expressionniste.

L'immeuble d'Henri Ciriani, à Lognes, part de prémices analogues: se conformer à un plan d'urbanisme préexistant; ce plan prévoit un boulevard, pour l'instant imaginaire, bordé d'arbres, de forme semi-circulaire car entourant une place-parc à venir et où, à coup sûr, ce boulevard sera, même par la suite, trop large et prétentieux, et où la place-parc restera un artifice inventé de toutes pièces, c'est-à-dire une colline de terre pour protéger des bruits de l'autoroute. Or aujourd'hui, pour celui qui visite ce bâtiment, tout cela n'existe pas encore: la ville est en devenir, les boulevards sont à peine tracés et le bâtiment de Ciriani est l'avant-poste d'une armée qui n'est pas encore arrivée; architecture limotrophe donc, mais qui, comparée à l'exemple milanais, est thématiquement différente. En fait, pour Ciriani, il ne s'agit pas de refermer la construction sur elle-même, mais d'impliquer, dans l'édifice, l'espace incontrôlé de la campagne environnante, et de mettre en rapport cet espace avec celui, intime, de l'habitation. Bien qu'il ait dû accepter le dessin courbe prévu par le plan, il a créé une architecture aux volumes continuellement interrompus, où l'allure dynamique de certains éléments s'oppose aux volumes aux formes plus tranquilles, où les découpes dans les volumes recueillent la lumière et créent des espaces spécifiques, en cherchant à gérer tantôt les espaces collectifs, tantôt les espaces privés.

Par la suite, Ciriani thématise le parti qu'il a adopté dans le dessin complexe des façades, réalisées grâce à la stratification de superficies différentes: dans cette double épaisseur sont ménagés le porche et les balcons, lieux de transition entre espaces interne et externe; une solution qui permet aussi à Ciriani, d'une part, de résoudre de manière rationnelle le problème des appartements qui trouvent leur solution dans la façade rectiligne et, d'autre part, de dessiner – comme l'impose la réglementation en matière d'urbanisme – le tracé curviligne de la route grâce à la superficie rajoutée du front des balcons. Un choix, soit dit en passant, qui réussit à combiner deux données au départ apparemment inconciliables: d'un côté, la volonté de l'urbaniste d'imposer la rue-corridor d'inspiration passéiste, de l'autre, la volonté de Ciriani de demeurer fidèle à ses principes en matière de composition qui, clairement, se réfèrent à Le Corbusier et à la tradition du Moderne.

Dans l'immeuble de Lion, à Noisy, le thème semble, apparemment, le même, car l'édifice ne se trouve pas en pleine campagne, mais

inclus dans une structure urbaine existante. Cependant, Lion ne voit absolument pas en celle-ci un élément de référence, dans la mesure où elle manque d'un ordre et d'une légibilité cohérente. Lion croit donc nécessaire d'*ignorer* une telle structure, à l'exception du périmètre de l'îlot et de la configuration des rues adjacentes. Pour cette raison, il a choisi la solution qui consiste à construire tout au long du périmètre de l'îlot et, à l'intérieur, de définir une vaste cour, en partie réservée à un pré. Il rompt l'îlot à son point le plus dynamique, c'est-à-dire là où celui-ci se ferme à angle aigu vers le croisement des rues, et en plus il termine en courbe l'un des immeubles d'habitation. En agissant ainsi, il met l'accent sur les exceptions: or, son architecture, de manière cohérente, se base sur des exceptions. En d'autres termes, il poursuit, tant dans la composition des blocs que dans ses choix de détail, la volonté de personnaliser les différents lieux de l'îlot, à la recherche, d'une part, d'espaces privés pour les locataires, d'autre part, de moments d'identification. C'est une volonté que l'on retrouve aussi dans la recherche constante d'une échelle intimiste qui se retient de tout geste excessif pour soigner le détail comme celui, formel, de l'angle, celui, fonctionnel, du balcon ou de la cour intérieure, ou le détail de construction de la balustrade ou de la grille. Une architecture, en somme, qui rappelle les expériences menées dans certains quartiers en Hollande, où la recherche d'une échelle intimiste prévaut sur la préoccupation des grands ensembles auxquels la France nous a habitués ces dernières années. P. F.