

## DES ARCHITECTURES HYBRIDES

Aujourd'hui, se pose la question de l'extension physique des villes. Face aux problèmes d'occupation des sols, une théorie se développe depuis les années 1970 autour de l'idée de ville compacte qui vise à régler la question du manque de logements et à réduire l'impact sur l'environnement et la ghettoïsation sociale. Une des solutions pour densifier la ville consiste à créer des bâtiments hybrides, mêlant plusieurs fonctions. Dès la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, Le Corbusier proposa des solutions concentrant différentes activités au sein d'une même construction. Dans sa ville idéale, les étages se multiplient afin de libérer les sols. Les fonctions se superposent, jusqu'aux toits qui accueilleront les commerces et les infrastructures sportives. Les unités d'habitation accueillent les commerces au cinquième étage et les espaces pour les enfants au dernier.



BIG, Mountain Dwellings, 2005



Fasch & Fuchs, Schiffstation Wien City, Centropo, 2006

### MULTIPLIER LES FONCTIONS

Plusieurs projets exposés lors d'Archilab font la part belle à ce type de constructions, particulièrement celui de *Malmö-Copenhague-Hambourg*. L'agence BIG propose *Mountain Dwellings* une unité qui réunit les fonctions de parking, d'habitations et de jardins. Le parking de 480 places, qui constitue la plus grande part du bâtiment, est recouvert d'une couche de logements selon une pente qui s'apparente à un flanc de coteau ; les appartements s'étalent ainsi du 1<sup>er</sup> au 11<sup>ème</sup> étage. Fondé sur l'idée d'amplifier le rapport entre intérieur et extérieur, chacun des 80 appartements bénéficie d'un toit terrasse avec des vues en biais privilégiées sur le paysage.

*Schiffstation Wien City* de Fasch & Fuchs, au sein du projet *Centropo*, est un terminal de bateaux qui offre un point de départ et d'arrivée entre Bratislava et Vienne. Durant la saison chaude, la surface de son toit devient un espace de promenade et une terrasse de café.

### HABITER UN PONT

La volonté d'une mixité urbaine qui associe habitat, commerce, activités et équipements publics trouve une réponse pertinente dans le pont habité. BIG renoue avec cette tradition d'espaces polyvalents apparue au Moyen-Âge et qui associent des commerces, des habitations, une chapelle, des entrepôts et d'autres activités industrielles. Leur apparition dans de nombreuses villes d'Europe cherchait à combler le manque de place dans les villes fortifiées extrêmement denses. Le *Old London Bridge* à Londres, le *Pont Notre-Dame*, le *Pont Neuf* à Paris, le *Ponte Vecchio* à Florence, le *Pont Rialto* à Venise, comptent parmi les exemples les plus célèbres. Paris en comptera le plus grand nombre entre le XII<sup>ème</sup> et le XVIII<sup>ème</sup> siècle, d'abord construits en bois puis progressivement en pierres. Véritables rues traversant le fleuve, ces structures constituent



BIG, Housing Bridge, Copenhague, 2006

des liaisons entre deux quartiers en les reliant par une voie continue de bâtiments construits sur le tablier et ajoutent de la cohérence urbaine là où se marquait une coupure dans le tissu urbain. Lieu de rendez-vous grouillant et attractif, le pont habité par sa fonction de centre commercial est fréquemment utilisé pour des cérémonies officielles. Les premiers occupants en furent les commerçants : grossistes, bouchers, forgerons, bijoutiers, joailliers. Lieu de regroupement et d'échange où une communauté se partage un espace singulier au-dessus de l'eau, le pont habité constitue une cellule sociale autonome

avec sa propre force économique, commerciale et politique. Les inondations, les incendies fréquents sur ces ponts en bois, les nombreux accidents de transport fluvial, les crues, la nécessité de dégager ces passages étroits qui constituaient des goulots d'étranglement et, enfin, la volonté d'aérer la ville et de dégager les vues sur le fleuve ont causé la disparition de ces ponts dont seule une poignée subsiste aujourd'hui en Europe. Cependant, de nombreux architectes ont, au cours des XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, gardé la mémoire de ces constructions et élaboré des projets souvent novateurs, liants de la vie urbaine : Louis-Pierre Baltard, Gustave Eiffel, Raymond Hood, Yona Friedman, Kenzo Tange, Gaetano Pesce, Louis Kahn, Bernard Tschumi, Richard Rogers, Zaha Hadid, etc.

L'agence BIG réinvestit le potentiel d'une telle structure pour répondre au problème de manque de surface habitable et propose, en plein centre de Copenhague pour le projet *Malmö-Copenhague-Hambourg*, un pont habité de 100 000 m<sup>2</sup> avec 1.000 appartements qui en constituent les piliers et le tablier. Voie de passage entre les secteurs de Nordhavn et de Holmen à Copenhague, il s'organise en couches successives projetant les voies de circulation et de stationnement en partie supérieure et les bureaux et logements au-dessous. Le pont fonctionne ainsi selon le principe inverse d'un espace urbain. Entre la couche supérieure dédiée à la circulation et les espaces d'habitation se trouve une zone tampon isolante occupée par les différents services et commodités (restaurants, cafés...). Vecteur de développement de la ville, le pont urbain, par son caractère de centre urbain, densifie et restructure la ville.