

Valence - interface: consultation internationale d'idées: "Reconquête urbaine et paysagère des berges du Rhône"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **118 (1992)**

Heft 11

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77765>

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.

Valence – interface

Consultation internationale d'idées: «Reconquête urbaine et paysagère des berges du Rhône»

Thématique

Déclassement du tronçon d'autoroute A7 séparant Valence des berges du Rhône, remplacé par un contournement à l'EST de la ville, et requalification du site autoroutier récupéré.

Esquisse du concept

Image de la ville

Donner à la ville l'identité d'une «ville-interface». Traditionnellement, Valence est une ville-étape sur la route du sud: hier les Parisiens s'y arrêtaient lorsqu'ils se rendaient sur la Côte – c'était, disait-on, l'étape obligée. Aujourd'hui, ces hôtes seraient plutôt les Allemands ou les Hollandais lorsqu'ils descendent en Espagne, mais l'étape n'a plus rien d'obligé et ne peut le redevenir.

Cette notion de ville-étape renvoyait à une idée fonctionnaliste de compensation, à une époque où voyager signifiait «gagner du terrain», c'est-à-dire se faire les dents sur un territoire opaque, résistant et concret. Il fallait alors s'abstraire du territoire par l'occupation d'un temps: la ville-étape, c'était surtout le temps d'un café, d'un repas ou d'une nuit. Qu'importait le lieu, pourvu qu'on ait le temps de récupérer et de compenser la fatigue accumulée.

La notion de ville-interface doit renvoyer à une idée symbolique de condensation, à une époque où voyager signifie «perdre du terrain», c'est-à-dire survoler, dans un temps comptable, continu et immuable, un espace transparent, lisse et abstrait. Il faut alors s'abstraire du temps par l'occupation d'un espace – la ville-interface, c'est davantage l'espace du café, de la rue, de la ville.

Qu'importe la monotonie, pourvu qu'on ait le lieu pour intensifier et condenser la durée du voyage.

Dans un cas, il s'agissait de «déterritorialiser» un individu éprouvé par tant de traversées (des villages, des villes, des départements, des régions, des accents, des architectures, des paysages). Désormais, il s'agit de «reterritorialiser» un individu éprouvé par tant de monotonie (vitesse, bruit, vibration, chaleur, paysage, ponts, pompes à essence, bornes signalé-

tiques). Seule la ville, réelle et vivante, offre la possibilité d'une telle «reterritorialisation».

Image de l'autoroute – «Prendre l'aire»

L'aire d'autoroute, c'est traditionnellement une sortie sur une trajectoire, une sortie de la trajectoire.

L'aire d'autoroute, c'est traditionnellement aussi une halte temporaire; il s'agit ici de proposer une halte temporaire («commutateur de temporalité»). D'où la nécessité de se démarquer des caractères qui font l'aire d'autoroute: signalétique de l'arrêt (écriture, couleur, éclairage), précarité des éléments d'architecture («haltes de béton, de soda et de monnaie pour réfugiés de l'autoroute, ces abris pourtant si provisoires», Sagan), sémiotisation de l'espace environnant (photographies du paysage local, «Ici, paysages de la Drôme», vente folklorique de produits régionaux...).

La ville, réelle et «mise à proximité», offre précisément toutes les possibilités d'une telle démarcation.

Interface: définition, connotations

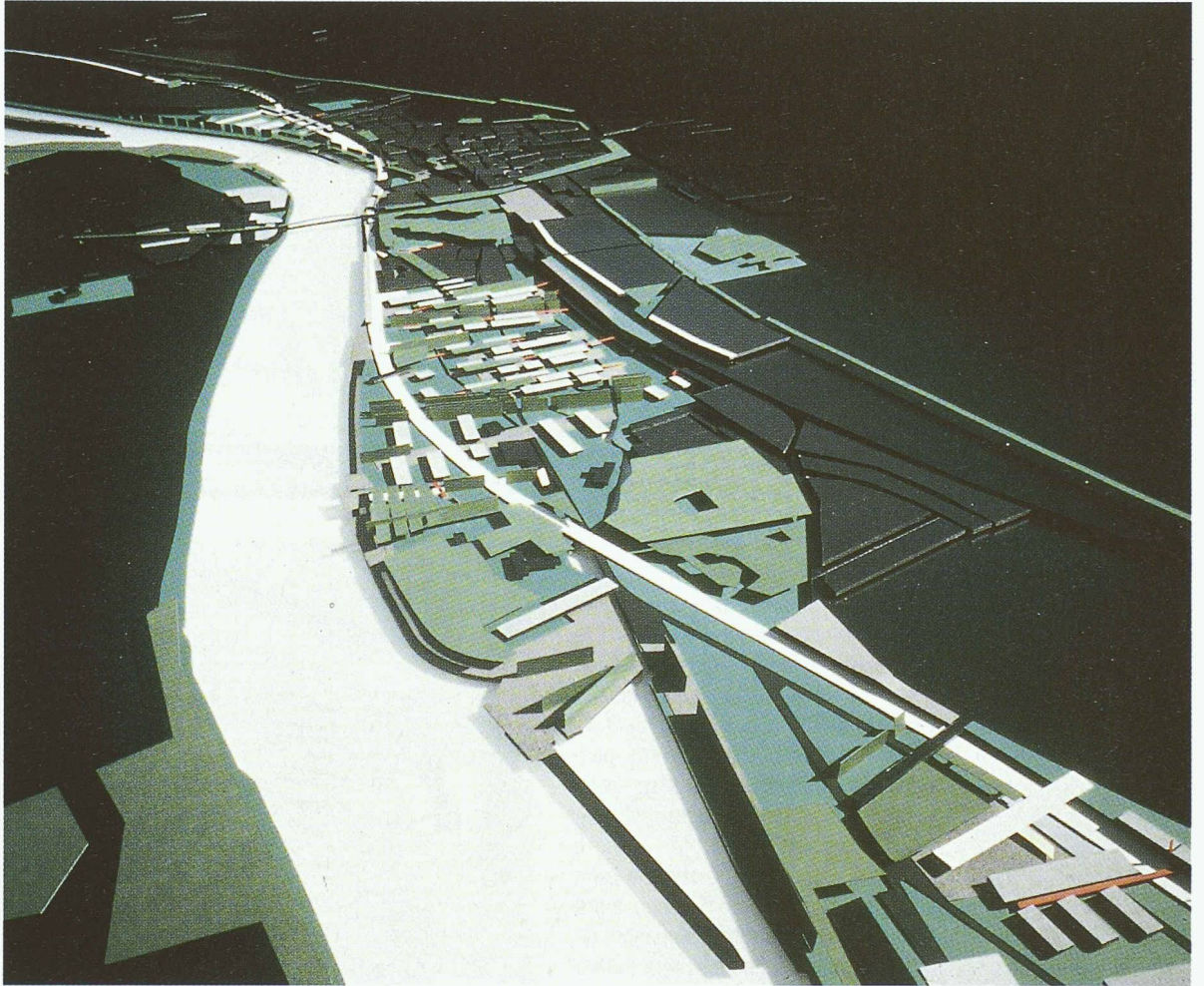
Double face. Relie et sépare à la fois. Lieu de passage entre l'univers technique et le monde symbolique ou ima-

Equipe Luscher, Suisse-France
Architecture – urbanisme:
Rodolphe Luscher, architecte FAS/SIA, urbaniste FUS, CH-Lausanne
Collaborateurs: Eligio Novello, architecte EPF-L; Marcel Scheidegger, technicien-ETS; Sandra Rouvinez, dessinatrice-CFC
Paysagisme:
Jean-Jacques Borgeaud, paysagiste dplg, CH-Lausanne
Collaboratrice: Emmanuelle Bonnemaison, architecte EPFL
Sociologie urbaine:
Pascal Amphoux, architecte dplg, géographe, chercheur à l'IREC-EPFL, CH-Lausanne, et au CRESSON (EAG-Grenoble)
Environnement sonore – paysage urbain:
Grégoire Chelkoff, architecte dplg, acousticien, Centre de recherches sur l'espace sonore (CRESSON), F-Grenoble
Art – philosophie:
Richard Aeschlimann, CH-Chexbres
Economie – ingénierie urbaine:
Patrick Martin, directeur BETREC, professeur EAG, F-Grenoble; Jean-Marie Wlassow, co-gérant BETREC, F-Grenoble
Vidéo:
Gabriel Hirsch, journaliste, CH-Duillier; Daniel Bernard, cinéaste, CH-Genève; Anne-Marie Kupfer, assistante
Voirie et transports:
Consultant: Transitec, M. Glaire, CH-Lausanne

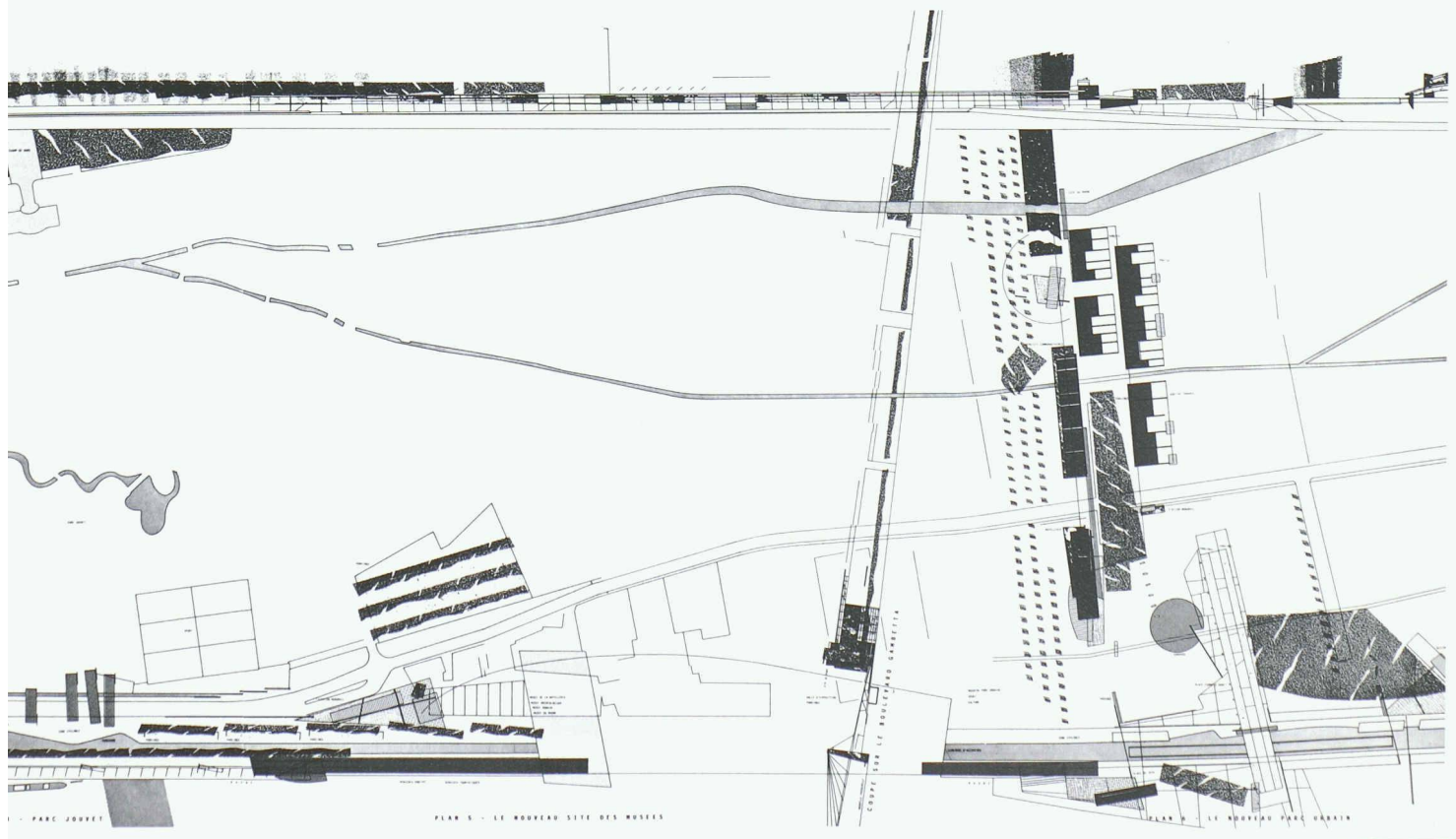
ginaire. Ici, frontière et passage entre deux espaces, entre deux logiques, entre deux temps. En l'occurrence, il s'agira de :



Le site, vue plongeante du Sud



Situation partielle représentant 4 plans du programme séquentiel des nouvelles berges de Valence: la basse ville, le parc Jouvet, le site des musées, le parc urbain



- traiter l'interface entre deux régions européennes: le Nord et le Sud – logique géographique;
- traiter l'interface entre deux logiques et sites propres: l'autoroute et la ville – une ligne et un cercle;
- traiter l'interface entre deux temporalités différentes: un temps comptable et un temps non comptable – logique de l'usager.

Entre le Nord et le Sud

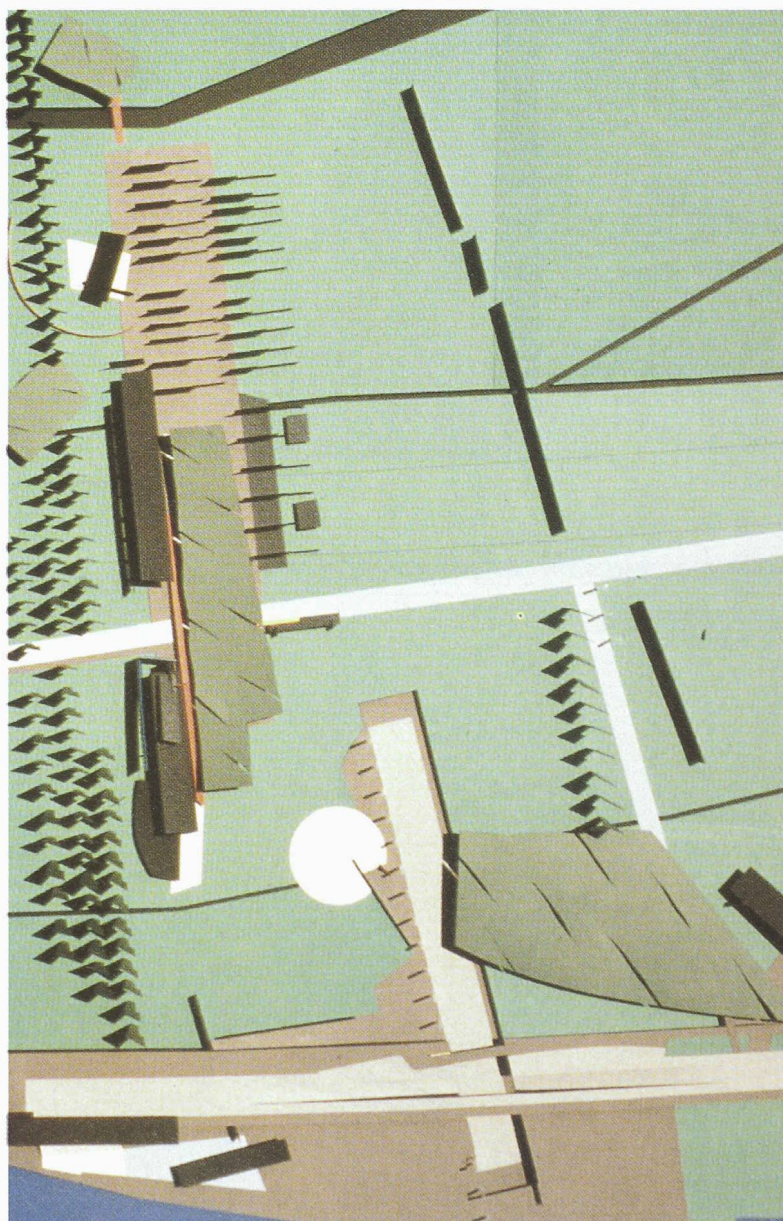
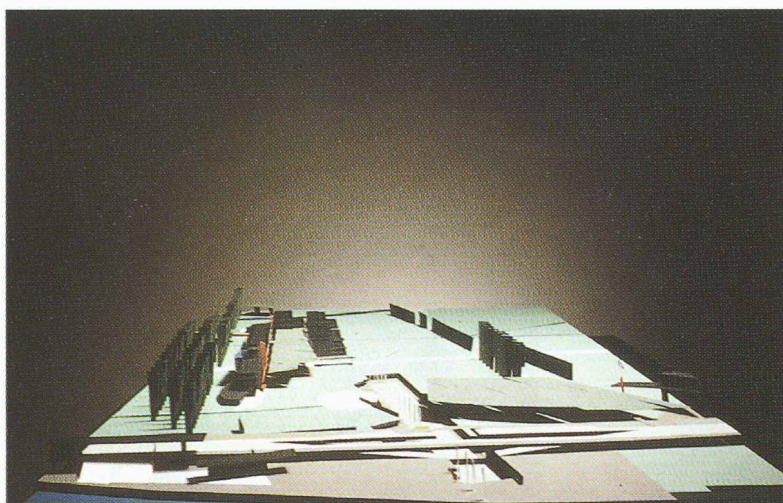
Porte du Sud, porte du Nord: même si c'est la même porte, il faut marquer la différence entre les deux sens du passage, introduire un rituel de passage (de même que le visiteur enlève son chapeau en entrant dans une église, l'automobiliste enlève sa voiture en entrant dans la ville). Il s'agit de ralentir le flux, d'établir une progression de la pénétration en travaillant sur le rythme des éléments architecturés ou signalétiques. La densification de ces éléments (en particulier des points lumineux ou des bornes sonores passives), à mesure que l'on s'approche du but, doit induire le ralentissement de l'automobiliste jusqu'à l'arrêt. Il faut en quelque sorte le faire atterrir, avant de le commuter dans un autre monde. Il faut permettre de passer de la banalisation de l'espace autoroutier à sa spécification – à sa découverte.

Entre l'autoroute et la ville

L'autoroute est la réplique d'un rectangle d'enrobé de 12,5 m x 45 m avec lignes et pointillés blancs, glissières de sécurité, bornes, câbles et repères phosphorescents, translaté à l'infini et dédoublé par symétrie. Elle est hors proportion. N'a pas d'échelle. Tend vers l'idéal de la ligne droite.

La ville présente les caractéristiques inverses. Elle n'est pas reproductible, a des proportions particulières, une échelle, et tend ici vers l'idéal du cercle enjambant le Rhône.

Traiter l'interface, c'est traiter leur frontière, c'est-à-dire, paradoxalement, ouvrir et renforcer à la fois la limite. Le renforcement équivaut à préserver les deux sites propres dans leur fonctionnement (chacun doit apparaître comme une enclave dans le territoire de l'autre). L'ouverture consiste à donner forme à un programme d'interface.



1, 2 et 3. Le nouveau parc urbain: mise en relation et filtre entre le site et les prolongements de la structure urbaine

4. Le nouveau front de la basse-ville se prolonge sur le tracé de l'autoroute; des poches d'arrêt le long de cette voie à trafic modéré permettent le débarquement du voyageur; la ville récupère sa berge.

