

Nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts et pôle muséal de Lausanne

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **137 (2011)**

Heft 13-14: **Imaginer un musée**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-154204>

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.

Nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts et **pôle muséal** de Lausanne

Le nouveau pôle muséal va s'étendre sur plus de 21 000 m² au cœur de la ville de Lausanne, sur le site des halles CFF. Cette situation offre l'évidente opportunité de créer un véritable quartier culturel vivant et attractif.

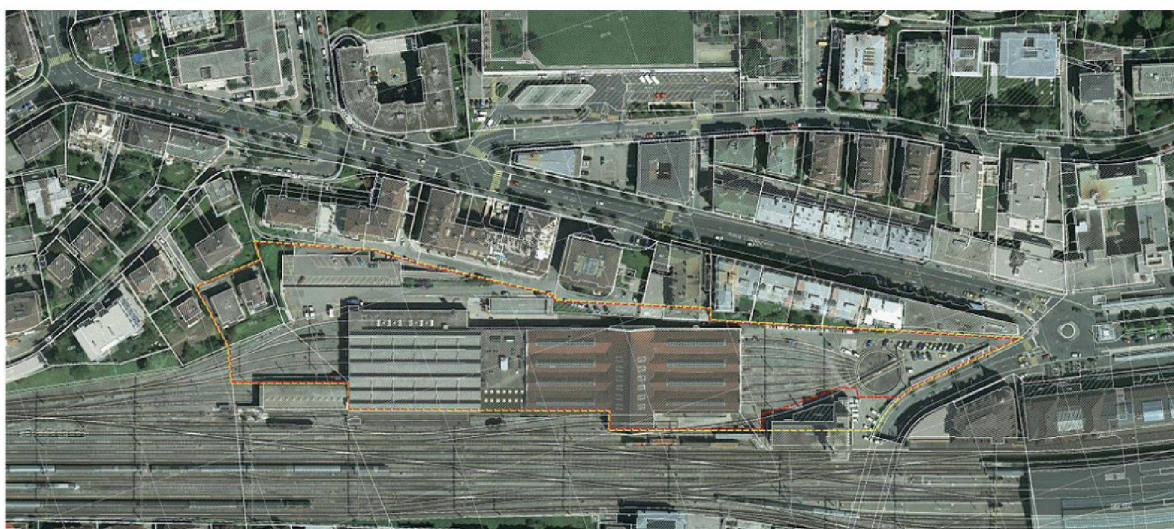
Le périmètre de réflexion élargi est compris dans un triangle délimité par les voies de chemin de fer au sud, le chemin du Villard et l'avenue Louis-Ruchonnet au nord ainsi que l'avenue William-Fraisse à l'est. Les organisateurs souhaitaient que le site du pôle muséal et culturel regroupe trois institutions phares du canton (MCBA, mudac et Elysée) et puisse aussi offrir un certain nombre d'espaces complémentaires à vocation culturelle, faisant du site un véritable lieu de vie. Le pôle muséal et culturel créerait ainsi une dynamique supérieure à ce que les trois musées pourraient offrir individuellement.

En octobre 2010, le jury a procédé à la sélection de 18 équipes parmi 136 dossiers présentés par des groupements d'architectes et d'ingénieurs en génie civil. Les groupes sélectionnés ont dû assimiler l'importante documentation fournie avec le programme du concours d'idées et en saisir les

principaux enjeux. Le jury se réjouit de l'effort fourni par les équipes au vu de la très grande difficulté de la tâche proposée. Il se félicite également de la variété des propositions et des stratégies proposées, ce qui lui a permis de se forger une solide opinion sur les priorités à retenir. Le jury a acquis la conviction que la mise en valeur de l'esprit du lieu était plus importante qu'une stricte préservation du patrimoine lié à la halle de 1911. Il s'est également convaincu que la halle rendait improbable le désenclavement du site, en particulier de sa partie ouest et qu'elle compromettrait donc grandement la possibilité de créer un nouveau quartier des arts ouvert sur la ville. Le projet lauréat crée un espace urbain convivial, il construit un musée fonctionnel et il ouvre le chemin pour des affectations complémentaires futures tout en conservant subtilement le souvenir des activités passées.

Le jury, présidé par M. Olivier Steimer, comprenait les membres professionnels suivants : Mmes Geneviève Bonnard et Stéphanie Cantalou (remplacée par M. Philippe Pont dès le 01.01.2011) et MM. David Chipperfield (vice président), Patrice Bulliard, Patrick Devanthery, Francisco Aires Mateus, Aurelio Muttoni, Charles Pictet et Laurent Staffellbach.

Extrait du rapport de jury

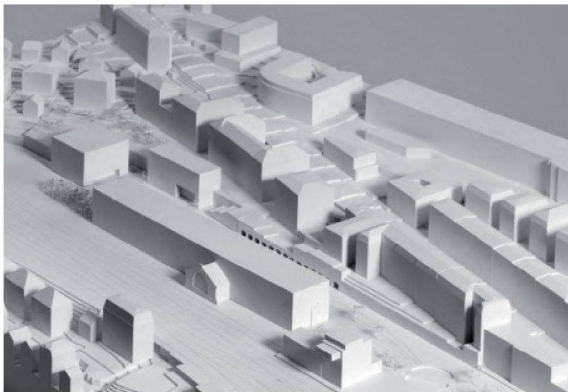


Palmarès

1^{er} rang, 1^{er} prix <i>Estudio Barozzi Veiga, Barcelone</i> <i>Pondio Ingenieros, S. L., Madrid</i>	Fr. 65 000.-
2^e rang, 2^e prix <i>Caruso St John Architects, Londres</i> <i>Conzett Bronzini Gartmann AG, Coire</i>	Fr. 50 000.-
3^e rang, 3^e prix <i>Made in Sàrl, Genève et Tekhne SA, Lausanne</i> <i>Babel, ingénieurs civils SA, Genève</i>	Fr. 30 000.-
4^e rang, 4^e prix <i>EM2N / Mathias Müller / Daniel Niggli Architekten AG, Zurich</i> <i>Aerni + Aerni Ingenieure AG, Zurich</i>	Fr. 25 000.-
5^e rang, 5^e prix <i>Annette Gigon / Mike Guyer AG, Zurich</i> <i>DSP Ingenieure & Planer AG, Zurich</i>	Fr. 20 000.-
6^e rang, 6^e prix <i>Jessen + Vollenweider Gmbh, Bâle</i> <i>Kuehn Malvezi Gmbh, Berlin</i> <i>Diggelmann + Partner AG, Berne</i>	Fr. 15 000.-
7^e rang, 7^e prix <i>Durisch + Noll Architetti Sagl, Lugano Massagno</i> <i>Fürst Laffranchi Bauingenieure Gmbh, Wolfwil</i>	Fr. 10 000.-

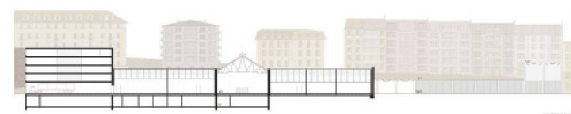
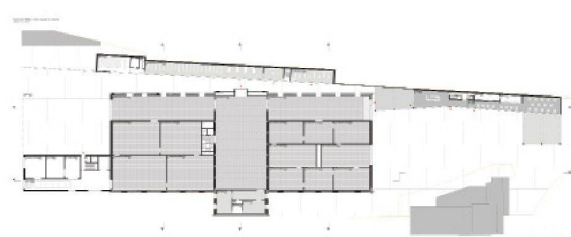
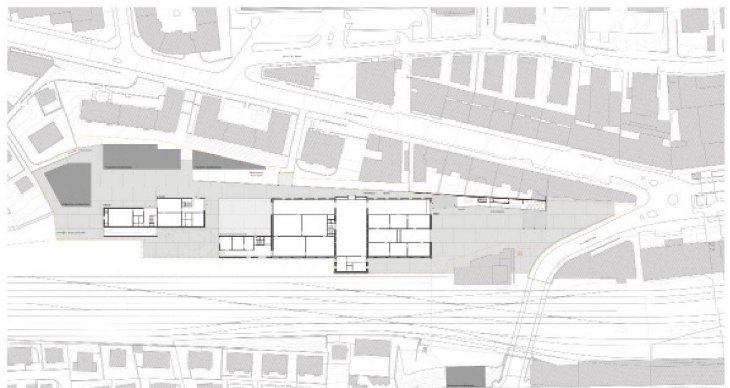
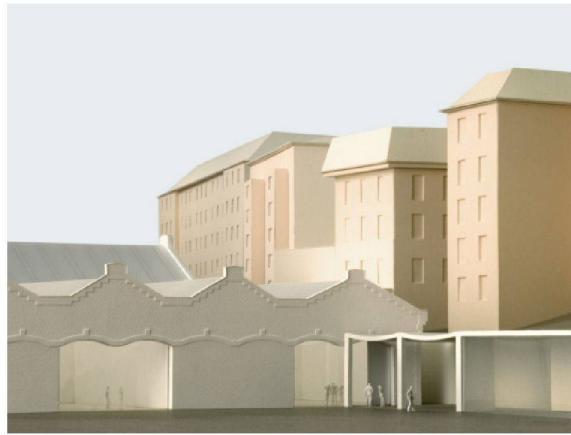
1^{er} rang, 1^{er} prix : *Bleu* – Estudio Barozzi Veiga, Barcelone

Le projet propose de « fabriquer » de l'urbanité. Il s'agit de construire la ville à travers une nouvelle institution et un nouvel espace public qui entretiendraient un lien symbolique avec le passé du site ainsi renouvelé. Cette formidable ambition s'inscrit dans une lecture très attentive du lieu, de ses composantes et de ses potentiels. Ainsi, le constat d'une importante densité sur la zone de la gare de Lausanne conduit à proposer des espaces publics de qualité plutôt qu'une densification. En ce sens le nécessaire désenclavement du site et la construction du vide recherché s'opèrent à travers un volume linéaire au nord des voies qui crée et protège ce nouvel espace ouvert, destiné à l'activité sociale du pôle muséal. La prise en compte de l'implantation des halles qui obstruent le site dans la relation est/ouest et le jugement de leur inadaptation à l'accueil des espaces muséaux excluent donc leur conservation matérielle. Les auteurs proposent alors de mettre en valeur quelques éléments précis pour conserver l'héritage du passé sur le plan symbolique et émotionnel. La proposition cohérente et courageuse de ne conserver que des fragments des halles ne peut s'apprécier qu'en regard de la qualité de l'espace public proposé et de l'adéquation du volume simple et abstrait destiné au musée. Dans ce contexte, le projet construit un véritable parc urbain où la symbolique ferroviaire est assimilée à celle d'un espace industriel. Contrairement à la sécheresse des illustrations perspectives, les auteurs décrivent un parc où la végétation s'inscrit entre les rails et où les platesaux organiseront le lien entre la place du musée et celle de la gare. Le volume simple du MCBA définit d'un côté un prisme lisse en référence à la vitesse des trains, ponctué de la grande fenêtre conservée du pignon de la halle centrale. Il contient de l'autre la place, avec un rythme vertical en façade. Le dessin des toitures propose une belle 5^e façade par les vitrages disposés pour l'éclairage zénithal. Libéré de la géométrie des halles, le nouveau musée peut proposer des qualités tant fonctionnelles que spatiales, de distribution et de lumière sur les trois niveaux où se répartissent les différentes affectations. Mais ce projet « neuf » ne s'affranchit pas totalement des halles et de leur caractère dont il s'inspire pour provoquer les émotions recherchées. Là où le pont roulant distribuait les locomotives, le fragment conservé de la nef centrale devient, comme une révérence, l'espace de l'accueil et de la distribution des visiteurs du musée. Ici, la coupe est magnifiée à la dimension de l'institution, alors que tous les espaces d'exposition sont quant à eux plus neutres et de nature à répondre strictement à leur but : permettre tour à tour l'organisation des expositions, la présentation et la contemplation des œuvres dans des conditions optimales de lumière et de climat. Ces fonctionnalités sont ici parfaitement atteintes et la répartition des différentes activités comme leur accessibilité indépendante permettent une grande flexibilité dans l'usage du musée. Choisie pour ses qualités de réception de la lumière et pour offrir de légers reliefs, la brique d'une couleur relativement neutre est mise en œuvre sur toutes les façades du musée. Très lisse et abstraite côté voies, elle accueille sur le pignon est, comme une dentelle, le profil de l'une des nefs latérales qui met en valeur par contraste la neutralité de la façade. Les grands et fins pilastres verticaux confèrent une élégance différenciée à la façade de l'accueil et de la place. Ils garantissent le fort contraste et la vibration des ombres et de la lumière, et laissent deviner les ouvertures au nord qui, disposées habilement, mettent le musée en relation, in vivo cette fois, avec la place, donc avec la ville. Le jury apprécie particulièrement la cohérence et la grande qualité du projet qui, d'une analyse précise portant à un acte courageux, abouti à un vrai espace muséal et offre une nouvelle définition de l'urbanité et de l'échange.



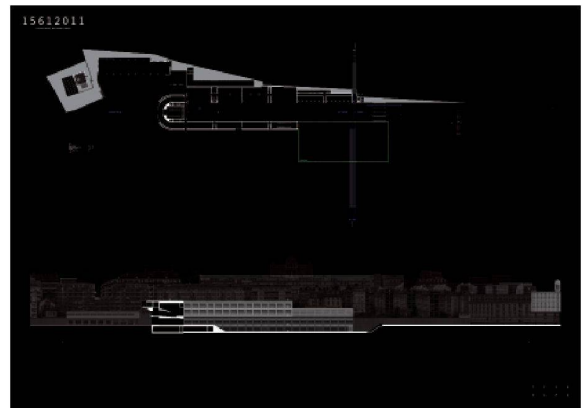
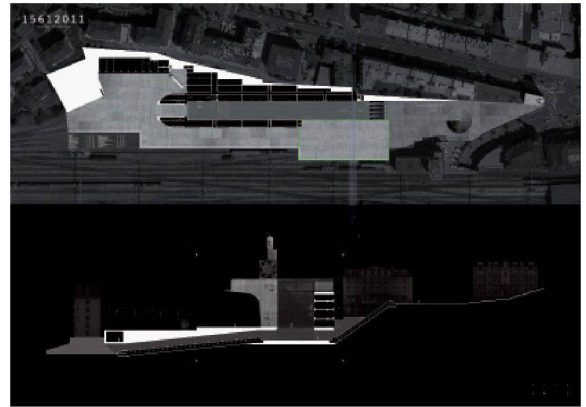
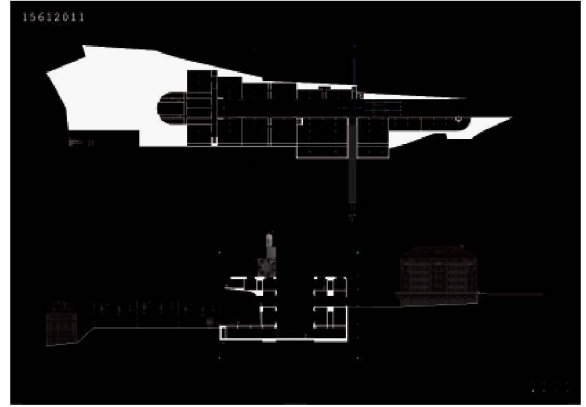
2^e rang, 2^e prix : Déjeuner sur l'herbe – Caruso St John Architects, Londres

Par une série de subtiles modifications des éléments construits et structurants du site, le projet parvient à assimiler le programme du MCBA et du pôle muséal avec une grande simplicité et une efficacité remarquable. Le projet assume les caractéristiques spatiales particulières du site, et cherche à tirer parti de l'enchaînement d'une place de grande échelle, d'un passage étroit et d'une place plus intime, qualifiant chaque espace d'une nouvelle limite. Ces modifications légères permettent avec peu de moyens la transfiguration du site d'une vocation ferroviaire à une destination représentative et publique, tout en conservant la mémoire du lieu. Ainsi la cour de la plaque tournante devient la grande place d'accueil du public, qualifiée par la construction d'une structure habillant le mur de soutènement amont. Occupée par l'accueil et le restaurant, cette nouvelle structure est ponctuée à son entrée d'un haut portique, nouvelle porte d'entrée du pôle muséal depuis la place de la gare. La même structure d'accueil se transforme en loggia pour qualifier à la fois l'entrée au musée et la transition avec le passage étroit au nord de la halle de 1911. Le mur de soutènement habité par divers services tout en gardant la mémoire des anciennes niches fait vivre cet espace de transition. La cour des musées est définie par quelques volumes isolés libres ou flanqués dans la pente. La plateforme des voies CFF est le niveau de référence du projet. L'auteur insiste sur le fait que le musée est organisé sur un seul niveau, qui plus est le rez-de-chaussée. Les espaces publics du MCBA colonisent la halle des locomotives. Sa façade à quatre pignons ordonne la trame des espaces des salles dédiées à l'exposition permanente pour l'aile est. Pour l'aile ouest, le besoin d'espaces plus vastes pour l'exposition temporaire dicte l'abandon de la trame ancienne. La halle de 1911 fait l'objet d'une reconversion dynamique : on utilise les éléments bons à prendre, telle la trame et les façades et on abandonne la spatialité ancienne incompatible avec les exigences d'un musée. La structure et les toitures sont renouvelées pour offrir le confort d'une lumière naturelle contrôlée, l'esthétique filigrane rappelant la finesse et la fragilité des structures premières. La trame centrale permet l'installation de l'espace projet, alors que la trame arrière devient un couloir de distribution. Le jury regrette que cette distribution arrière ne devienne pas une rue intérieure que l'on traverserait de bout en bout pour rejoindre la cour des musées, dédoublant ainsi le parcours linéaire extérieur. L'occupation de ce déambulatoire par l'exposition permanente démontre les limites de la compacité du concept. La sobriété se fait au détriment d'une certaine générosité qui fait parfois défaut. Les services publics restent également en dehors de la halle, posant la question de leur visibilité et de leur viabilité en toute saison. Le module accolé à l'aile ouest organisant les services internes sur cinq niveaux sur sous-sol permet un fonctionnement rationnel. L'entrée des livraisons reste modeste. L'organigramme du parcours des œuvres d'art n'est pas idéal pour les espaces de l'exposition permanente. L'emploi du béton blanc souligne l'intervention nouvelle, que ce soit pour les nouvelles structures, pour les nouveaux refends structurant l'espace ou encore pour obstruer certains percements. Les nouvelles structures des toitures sont décrites en bois, de hauteurs différentes pour varier la compression de l'espace. L'emploi du bois reste à vérifier en concordance avec l'idée d'un espace de lumière diaphane. L'économie générale du projet est appréciée. Le jury relève la grande modestie du projet qui cherche à transformer ce lieu sans heurt. Du fait du maintien de la halle de 1911, le projet démontre la difficulté d'offrir au site la fluidité nécessaire à assurer une visibilité du pôle muséal.



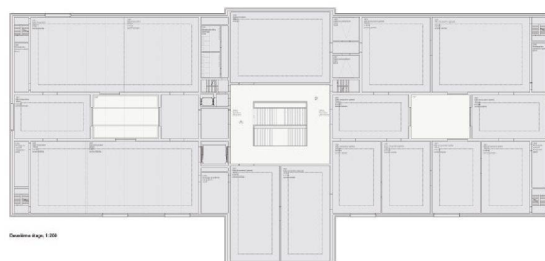
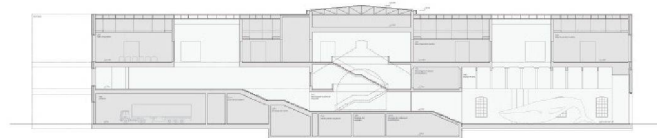
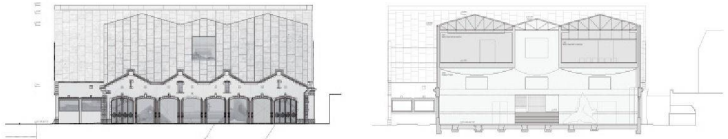
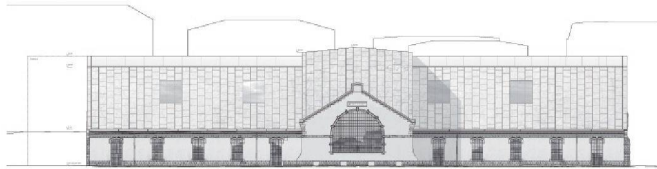
**3^e rang, 3^e prix : 15612011 – Made in Sàrl,
Genève et Tekhne SA, Lausanne**

15612011 propose de conserver l'esprit du lieu par la mémoire du site et non par la conservation de vestiges bâtis dont l'usage est jugé malaisé. Dans cette approche, le patrimoine est constitué par les qualités infrastructurelles et industrielles du lieu qui appellent à la mise en place d'une typologie et une interprétation du programme qui recherchent les qualités propres à l'architecture d'édifices infrastructurels publics et industriels. Le projet consiste en une nouvelle rue qui rayonne depuis la place de la gare. Ce vide monumental est mis à l'échelle de la ville, la nouvelle rue définissant l'empreinte et l'assise du futur pôle muséal. C'est une sorte de plan de quartier défini par un axe et un gabarit. Transversalement, ce nouvel espace public est relié en amont et en aval par des escalators. La zone commerciale de la gare de Lausanne se trouve ainsi reliée au futur musée. Aux rez-de-chaussée, les auteurs du projet proposent un programme entièrement public avec des commerces, une brasserie dont la terrasse s'ouvre sur les rails et l'entrée du musée. Le grand foyer d'entrée distribue les institutions principales situées dans les étages : la collection permanente dans les deux ailes et l'exposition temporaire dans l'aile nord. Enfin la bibliothèque et l'auditoire au centre. L'exposition temporaire est accessible directement depuis le foyer par un escalier à vis qui s'ouvre sur la ville. Pour les auteurs du projet, le musée est un lieu de consommation, d'éducation et d'exposition. Ils en revendiquent enfin la flexibilité dans une infrastructure à l'échelle de la ville. Les planches du rendu nous montrent les images d'un projet en devenir et nous questionnent sur la représentation habituelle des projets qui donnent à voir une miniaturisation du futur escompté. Ainsi, les grandes images présentées proposent des associations d'idées avec des éléments puisés dans un répertoire connu pour juxtaposer une série de mises en situations. Le langage architectural du projet qui est suggéré par les coupes est essentiellement laissé à la phase ultérieure du développement du projet. Le jury a eu de la peine à entrer dans le projet et à en sortir les fonctions, la lisibilité des légendes étant malaisée. L'extrême soin apporté à la plaquette d'accompagnement a permis de combler cette difficulté. A part cette question de lecture, le jury apprécie beaucoup la qualité du propos urbain et la clarté de pensée qui a présidé à la conception du projet. Il déplore cependant le fait que la rue ait une excavation dans sa partie ouest qui contraint à descendre pour remonter lorsqu'on veut joindre l'entrée du musée. Des difficultés sont également à escompter dans la relation que le bâtiment propose avec les voies ferroviaires. Cette image évocatrice et poétique qui met en scène l'univers du train comme on a pu l'apprécier au XIX^e siècle pose des problèmes d'adéquation avec les normes actuelles de sécurité. L'offre existante aux alentours met en question la stratégie du socle commercial.



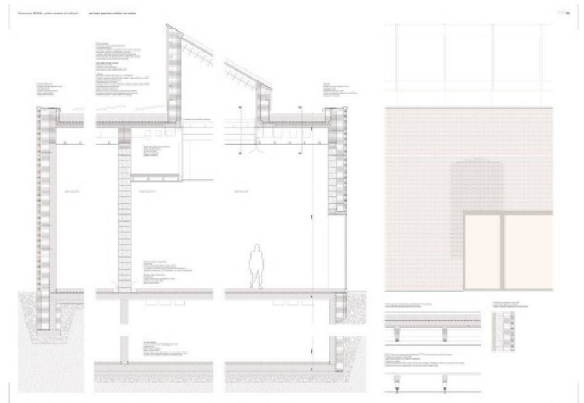
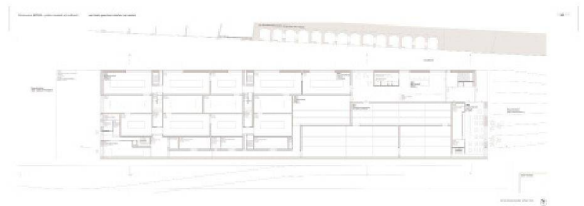
4^e rang, 4^e prix: *Dyonisos* – EM2N / Mathias Müller / Daniel Niggli Architekten AG, Zurich

Le projet *Dyonisos* place l'intégralité du programme dans l'enceinte des murs de la halle existante. La hauteur du bâtiment est modifiée par l'ajout d'un volume précisément ajusté sur le périmètre de la halle. Un pliage des toitures de la surélévation contribue à harmoniser le langage architectural des deux entités. A l'échelle du quartier, les auteurs du projet souhaitent conserver la mémoire du lieu. L'aménagement de l'esplanade d'accès conserve au sol les rails menant aux grandes portes, la plaque tournante est reconvertie en bar et la nature minérale et aride des aménagements extérieurs nous relie à l'atmosphère du site ferroviaire. Le jury apprécie le fonctionnement général du bâtiment, notamment l'espace projet qui relie l'esplanade au musée à proprement parler par un espace polyvalent dont le caractère est celui d'une halle située entre extérieur et intérieur. Ce vaste espace d'entrée est librement appropriable pour de multiples usages. L'entrée du musée est ainsi repoussée dans le volume central qui abrite la billetterie autour du grand escalier, le shop et la cafétéria. Le grand auditorio est également placé dans ce volume d'entrée, ce qui en permet l'utilisation de manière indépendante du reste des fonctions du musée. Un grand escalier central donne accès à une mezzanine qui s'ouvre sur la halle d'entrée avec la bibliothèque, puis aux salles d'exposition qui s'étendent toutes sur un niveau complet. Côté ouest, l'administration communique par un escalier généreux avec l'accueil du musée. L'utilisation judicieuse des niveaux de cette partie du bâtiment permet une bonne relation des espaces de stockage, livraison, conservation, administration, etc. Le jury apprécie le caractère rationnel de la proposition ainsi que le grand soin apporté à l'ensemble des fonctions du programme. En revanche, il s'interroge sur l'effort expressif qui a été mis dans la conception de la structure de l'espace projets. Le jury évoque le fait que cette sous face apporte un élément de langage qui perturbe la sobriété du reste du propos formel et structurel (la toiture du nouveau bâtiment est proposée en poutres à treillis). Cet indice alimente une série de questions générales et spécifiques sur la conservation et la réutilisation des éléments existants en rapport avec le langage du projet proposé. Cette discussion place aussi le projet *Dyonisos* en relation avec d'autres projets dont la stratégie est analogue. Cette discussion soulève la question de la pérennité de la halle aux locomotives au regard du fait que seuls ses murs extérieurs peuvent être conservés. Sur le plan urbain, la dimension de la halle et son rapport spatial avec le soutènement de la colline sont également évoqués. Enfin, plus spécifiquement, le langage architectural de la surélévation du projet *Dyonisos* est montré par une image de la face pignon de l'entrée. Le jury s'interroge sur l'adéquation de cette proposition pour le traitement des façades latérales.



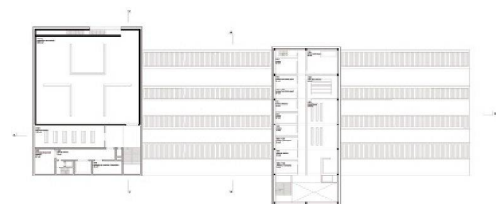
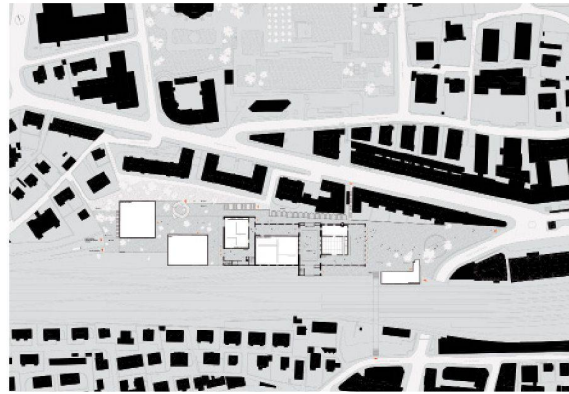
5^e rang, 5^e prix : un train peut en cacher un autre – Annette Gigon / Mike Guyer AG, Zurich

Connecter la Place de la Gare aux quartiers ouest tout en organisant l'accueil du public constituent les thèmes du projet urbain. Procédant d'une part d'une analyse strictement fonctionnelle à propos des anciennes halles et d'autre part du constat que leur situation bloque les connexions est/ouest, les auteurs proposent la démolition des halles. La construction du nouvel édifice destiné au musée portera sur son pignon d'entrée une mémoire formelle du dessin de façades des anciennes halles. Un passage élargi au nord entre la construction du musée et les arcades transformées en petits commerces organise la promenade et sera de nature à lier deux nouvelles places, celle de la Gare et de l'esplanade du Musée des Beaux-Arts et celle à l'ouest destinée aux affectations complémentaires du pôle muséal. Affiché sur la nouvelle place, un volume prismatique sur cinq niveaux construit en briques rouges, beiges et brunes signale précisément l'institution et reprend de manière un peu anecdotique le dessin de la façade des anciennes halles, comme si, malgré l'analyse pertinente sur le plan fonctionnel qui prévaut à leur démolition, il fallait au moins en conserver une image plus qu'un caractère. C'est essentiellement la volonté de marquer l'accès au site plus que la réflexion fonctionnelle et contextuelle qui conduit le dessin de cette construction de tête où les auditoriums sont situés aux étages et où les ouvertures, en particulier au dernier niveau consacré à la bibliothèque, tournent paradoxalement le dos au lac. Le projet du musée propose d'organiser toutes les salles d'exposition sur un seul niveau. Ce parti aux qualités fonctionnelles évidentes et appréciées du jury a pour conséquence une occupation importante du sol en même temps qu'il permet heureusement de dégager les vues du voisinage. Depuis l'accès au rez-de-chaussée, où c'est naturellement le café restaurant qui s'installe en relation avec la place, le hall d'accueil distribue les accès aux différentes expositions. Juxtaposées, les salles permettent des parcours en enfilades organisés simplement et toutes celles-ci peuvent bénéficier d'un éclairage zénithal. A ce sujet, le jury s'interroge de l'opportunité de l'orientation des lanterneaux et du contrôle de l'uniformité de la lumière recherchée pour les salles. Au sud-ouest, les surfaces réservées à l'administration émergent de l'horizontale des salles d'exposition sur trois niveaux comme le signe du musée le long des voies de chemin de fer. Leur situation, loin des espaces d'accueil, est à questionner. La matérialisation du musée en petite brique à dominante rouge renvoie à une iconographie industrielle plus que ferroviaire, elle confère une qualité de lumière et de chaleur aux différents lieux. Le jury apprécie la qualité générale de la proposition mais regrette que le parti courageux de démolition des halles ne permette pas de proposer une nouvelle vision urbanistique plus convaincante du site.



6^e rang, 6^e prix : FELIX – Jessen + Vollenweider GmbH, Bâle

Le projet propose de construire le nouveau quartier des musées comme une petite ville dans la ville. A cet effet un grand parvis cherche la connexion avec la place de la gare et amorce une promenade urbaine où espaces extérieurs et espaces intérieurs des différentes pièces du musée sont disposés pour former un ensemble qui additionne le bâti existant avec de nouvelles constructions sur le plateau horizontal des anciennes voies. L'extension du pôle muséal à l'ouest est l'occasion d'offrir des espaces prometteurs de place publique et de connexions au quartier de Ruchonnet. Le Musée cantonal des Beaux-Arts est la pièce maîtresse du dispositif. Il s'affiche par un nouveau volume construit à la manière d'un emblème sur la nef des anciennes halles de locomotives qui sont maintenues, transformées et réaffectées. La volonté de conserver le caractère des halles tout en proposant une nouvelle iconographie en relation avec la médiatisation de la nouvelle affectation opère de manière différenciée: d'une part par le contraste des volumétries, entre les toitures découpées des halles et le prisme orthogonal qui les surmonte ou les prolonge et, d'autre part, en cherchant des similitudes dans les tons et le choix des matières pour tenter de réunifier la composition et pour former un tout. Le musée est organisé à partir du parvis dans la logique du parcours urbain proposé pour offrir dans la première halle l'accueil, le café et le grand auditoire, puis la halle centrale laissée libre qui est à la fois une salle de projet et un espace public, accessible aussi directement depuis l'extérieur. Adjacente à cette nef, la dernière halle conservée est destinée aux expositions temporaires alors que c'est tout à l'ouest du dispositif du MCBA et dans une nouvelle construction sur deux niveaux que l'exposition permanente prend place. L'important corps qui surmonte de deux niveaux la halle centrale est construit en acier et loge l'administration, la bibliothèque et la section pédagogique. La situation dégagée assure une vision sur le panorama et le lac même si les élévations rendues en témoignent peu. De manière générale cette proposition fonctionnelle, majoritairement de plain-pied, est adéquate et permet une flexibilité dans les usages différenciés des espaces. Le projet met particulièrement l'accent sur la conservation des halles, les perspectives montrant tant l'attention à la préservation et à la mise en valeur de l'enveloppe qu'à l'expression des volumétries intérieurs et des matérialités qui confèrent aux halles tout leur charme. Dans ce sens, et en adéquation avec le concept de conservation et l'économie du projet, la surface des halles existantes n'est heureusement pas excavée. Mais, les auteurs du projet le mentionnent, la substance matérielle ne peut être maintenue : à l'exception des murs de la périphérie, les structures existantes devront être substituées et les charpentes et toitures seront neuves. Dans ce sens le jury s'interroge sur la proposition de conservation/reconstruction de la structure de la grande halle centrale alors même qu'elle est couverte d'une dalle et n'existe dès lors plus que comme décor. En outre, le caractère de loft habité par des cloisons mi-hauteur qui servent de supports aux œuvres est également cohérent au regard de la conservation et de l'intérêt spatial, mais il met en péril la capacité de ces volumes d'accueillir une pratique muséale qui requiert un cloisonnement et sans doute une plus grande neutralité des espaces.



**7^e rang, 7^e prix : PASSAGES – Durisch + Nolli
Architetti Sagl, Lugano Massagno**

La transformation du lieu proposée utilise la grande échelle pour signifier à la ville qu'elle s'est dotée d'un nouveau quartier des musées. Cette ambition dicte les différentes options prises avec une grande cohérence. La halle des locomotives assume le rôle de pièce maîtresse de la composition. La mémoire de ce bel espace perdue par le choix de le laisser vide pour en faire une vaste place publique couverte qui le traverse de bout en bout, permettant de rejoindre les autres musées. Quelques boîtes placées latéralement dans l'espace abritent les services publics avec la volonté de ne pas troubler le flux des visiteurs, ni perturber la perception de l'espace, ni entraver les événements qu'il a la capacité de recevoir. La trame centrale reçoit l'escalier monumental menant au musée, clin d'œil à la montée des marches du palais quitté. Cette mise en scène, soulignée par un langage formel affirmé, met en évidence les faiblesses de la distribution verticale, escaliers et ascenseurs. L'usage de cette grande place publique couverte interroge tout de même, notamment sur les questions triviales de sécurité, de viabilité et de rentabilité. Le pôle muséal s'étend au delà de la place intérieure, profitant de ce lien fort pour enchaîner une succession d'espaces extérieurs, à l'air libre ou couverts. La proposition bien que schématique offre des typologies différenciées pour les deux musées. La composition reste toutefois dominée par le nouveau « palais » dont la masse imposante se cale sur la plateforme avec autorité. Le projet du musée, ayant libéré le sol, prend place aux étages. Une structure légère, dont la trame est calquée sur celle de la halle, surélève celle-ci. L'organisation des espaces des expositions sur deux étages offre des qualités spatiales intéressantes. La morphologie des salles subit l'entraxe de la structure, les rendant peu flexibles. L'apport en lumière naturelle zénithale et latérale offre aux deux niveaux des qualités d'éclairage différents. Les surfaces pour l'extension future sont contenues dans la volumétrie, et forment des puits de lumière naturelle. Le grand auditoire en sous-sol de la travée centrale exploite la coupe sur l'escalier monumental pour offrir un bel espace de conférences. Les services internes sont détachés du musée, rendant le transit des œuvres vers les espaces d'exposition complexe. La position de l'espace livraison donnant sur la cour des musées n'est pas idéale. Le fait d'adosser les bureaux aux espaces d'exposition offre des synergies intéressantes. La nouvelle morphologie sur la place d'accueil exprime le concept de superposition et contamination entre la structure ancienne et la modénature nouvelle. La mémoire historique s'en trouve valorisée. Le projet assume la dimension emblématique de la transformation de ce site ferroviaire en pôle culturel magnétisant le grand public. Il s'en donne les moyens. Il démontre également la fragilité de cette topographie artificielle dans son rapport à la ville.

