

Zeitschrift: Matières
Herausgeber: École polytechnique fédérale de Lausanne, Institut d'architecture et de la ville
Band: 11 (2014)

Artikel: Une histoire de carrosserie
Autor: Joud, Christophe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-984501>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.12.2024

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



Une histoire de carrosserie

Christophe Joud

« Il y a facilement dans l'objet, à la fois une perfection et une absence d'origine, une clôture et une brillance, une transformation de la vie en matière [...], et pour tout dire un silence qui appartient à l'ordre du merveilleux. »¹
Roland Barthes, *Mythologies*.

Les architectes apprécient les belles voitures, a-t-on coutume de dire. Le couple zurichois Andreas Fuhrmann & Gabrielle Hächler semble en effet avoir succombé à la fascination d'élégantes carrosseries qu'ils aiment à exposer devant leurs réalisations. Nous ne saurions rester indifférents face à la Citroën Maserati SM des années 1970 mise en scène à l'entrée de leur propre maison sur le mont de l'Uetliberg. L'image de ces deux objets, l'un technique, l'autre architectural, nous transmet une sensation commune de matière et d'effets, une « brillance » qui les confond dans une esthétique semblable.

Ce tableau n'est alors pas sans rappeler une autre Citroën, la fameuse DS d'Alison et Peter Smithson qui trônait quarante ans auparavant, avec la même présence, devant leur pavillon Upper Lawn, à Fonthill. Pourtant, l'effet de familiarité entre la façade du pavillon et la voiture ne semble pas jouer ici sur le même registre, au moment où l'automobile devient un symbole affirmé de liberté et de voyage.

D'autres architectes reconnaîtront très tôt la voiture comme une source incontestable d'inspiration. Jean Prouvé, constructeur et forgeron de métier, s'avouera lui-même profondément captivé par ce qui fut la première icône de la maison Citroën, la 2CV de 1948. Bien qu'il n'ait jamais cherché à établir ce type d'images à plusieurs plans analogiques auxquels s'adonnent consciemment les architectes Fuhrmann & Hächler et les Smithson, le parallèle visuel entre sa production de façades métalliques et les carrosseries d'époque révèle encore une tout autre forme d'expression.

Trois Citroën légendaires qui, associées par l'image à l'architecture, témoignent de pré-occupations convergentes. Comment l'observation des carrosseries nous éclaire-t-elle sur les façades légères ?

De haut en bas :

Fuhrmann & Hächler, maison des architectes et artistes, Zurich, 2003.

Alison et Peter Smithson, pavillon Upper Lawn, Fonthill, 1959-1962.

Camionnette HY Citroën devant la façade Jean Prouvé du Lycée de Bagnols-sur-Cèze.

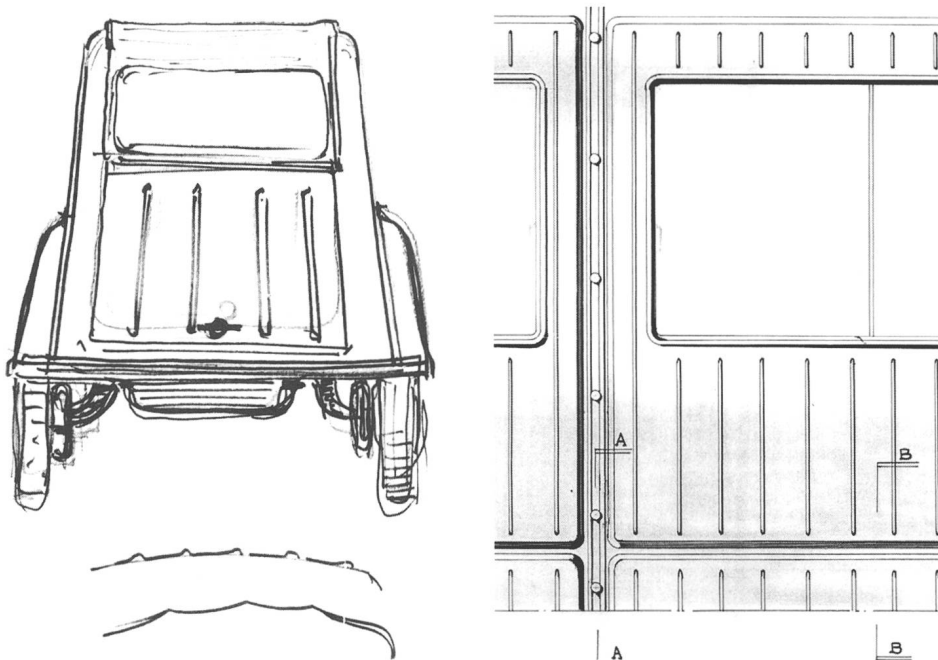
Quelle relation peut-il y avoir entre la définition formelle d'une enveloppe de façade métallique et la mise en œuvre technique de son matériau ?

Jean Prouvé, l'analogie constructive

Aux prémices du 20^e siècle, sous l'action du fordisme, l'automobile entre glorieusement dans l'ère de la production en série, se propulsant comme l'objet phare d'une nouvelle société machiniste. Durant sa période blanche déjà, Le Corbusier ne manquait pas de photographier des voitures, et en particulier sa Voisin Lumineuse² aux angles droits vifs, devant la façade de ses bâtiments, pour illustrer un même esprit de modernité. La philosophie d'une construction à l'image du produit industriel trouve écho chez Prouvé qui, par sa formation même au plus proche de la matière, cherche plus directement à saisir l'essence de l'objet usiné. Prouvé sera effectivement moins intéressé par la métaphore de la machine que par sa construction. «Observer ce qui se fabrique en série»³, dira-t-il, pour avant tout en comprendre la conception technique.

La poétique du pli

En 1957, Prouvé débute treize années d'enseignement au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) où il dispense une série de cours focalisés sur l'évolution des systèmes industrialisés. Dans une série de croquis quasi anatomiques, il dissèque les premiers modèles automobiles, pour s'inspirer du façonnage de la matière et de la production de nouvelles formes. Il illustre qu'en peu de temps, la voiture passe d'une structure verticale – le carrosse à proprement parler – à des géométries plus spatiales et fonctionnelles induites par le confort, la vitesse et la réduction du poids.



Jean Prouvé, dessin de 2CV, cours du CNAM de 1968.

Panneau CIMT (Compagnie industrielle de matériel de transport). Jean Prouvé au Centre scientifique et technique du bâtiment.

Jean Prouvé, foyer des jeunes de Charonne, Paris, 1959-1960, panneau CIMT.



De fait, la recherche continue de légèreté implique l'utilisation de la tôle mince à laquelle on doit ajouter des plis pour en renforcer la résistance. Systématiquement, on emboutit, gaufre, nervure, plie pour augmenter la rigidité des surfaces. La Citroën 2CV, conçue pour être utilitaire en 1948, exprime clairement ce mode de production qui, selon Prouvé, relève «*d'une honnêteté rare*»⁴, d'une vérité constructive à proprement parler. Les nervures serrées qui structurent le capot et l'arrière des premiers prototypes en sont un signe marquant; elles subsisteront dans les versions ultérieures, mais sous forme de lignes plus discrètes devenues essentiellement esthétiques, le progrès technologique ayant fourni d'autres ressources.

De ces observations, Prouvé opère un transfert de procédés sur ses constructions comme le montrent les panneaux de façade qu'il dessine en 1959 pour le foyer des jeunes de Charonne à Paris. Il applique à la tôle une texture striée structurante par gaufrage, tandis que les fenêtres découpées aux angles systématiquement arrondis évitent les soudures en coin et la cassure du joint souple. Par leur figure singulière et leur système d'ouverture, les panneaux adoptent un langage emprunté à la voiture ou aux wagons de train, ce qui leur vaudra leur surnom de «*panneaux 2CV*»⁵.

Au-delà du panneau, le montage de l'ensemble traduit aussi la primauté de l'outil technique qui entraîne une préfabrication rationnelle de la paroi. L'inflexion lisible sur la façade du foyer correspond à un joint entre deux modules et ne se résout pas encore par la conception d'un élément particulier. La dimension architectonique s'exprime ainsi par une claire intelligibilité des lignes et des différentes opérations selon plusieurs échelles de perception, depuis les joints d'assemblage et le relief des feuillures jusqu'au plus petit rainurage de la tôle usinée. Une expression constructive que l'on retrouve encore dans toute sa franchise sur la HY Citroën, élaborée en pans de tôle ondulée⁶.

Une «*phénoménologie de l'ajustement*»⁷

«*Je crois à l'objet industrialisé complet dont on sait que tous les éléments s'assemblent entre eux: comme une auto complète. C'est forcément composé de pièces détachées. Si on dissèque tout ça, il n'est pas possible d'y trouver des pièces d'une autre*

composition architecturale (on ne remplace pas une aile de D.S par une aile de 504)»⁸, explique Prouvé. L'assemblage est donc déterminant dans la fabrication de la façade, laquelle préside à la conception de la pièce qui en comprend les gènes. Il ne s'agit pas de mettre en œuvre des profils standardisés qui supportent un revêtement appliqué, mais de préfabriquer un dispositif qui intègre à la fois la peau et sa sous-structure. Dès lors, le joint apparaît comme un élément de projet car c'est dans les bords des panneaux que se concentrent potentiellement toutes les faiblesses techniques de l'enveloppe.

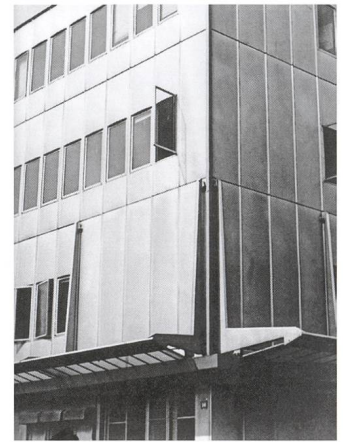
Nous pouvons observer cet aspect à la maison du peuple de Clichy (1937-1939) qui présente une grande sophistication de panneaux élaborés à partir de l'assemblage de deux tôles. L'une d'elles est justement façonnée avec de profonds plis de bord et un bombage central tenu par un dispositif de ressort pour préserver le joint de la pénétration de l'eau, chassée par l'effet du vent sur la double courbure du matériau. Il est alors intéressant de constater que le dessin d'un tel dispositif, dicté par les contraintes physiques, amène Prouvé à produire une plastique inattendue. La figure lenticulaire répétée, s'étonnait-il, «*joue avec la lumière*»⁹ et donne un modelé à la façade qui déjoue cette fois-ci l'expression de la simple construction.

En somme, chez Prouvé, on pourrait faire l'hypothèse que la résolution du détail prévaut à l'apparence finie de l'objet et à son caractère formel. La forme résulte directement de l'optimisation de la matière qu'il poursuit initialement pour des questions fonctionnelles plutôt que pour des considérations spatiales ou esthétiques. C'est en soi la «*poétique*» induite par une production technique que l'on peut repérer dans les premières automobiles.

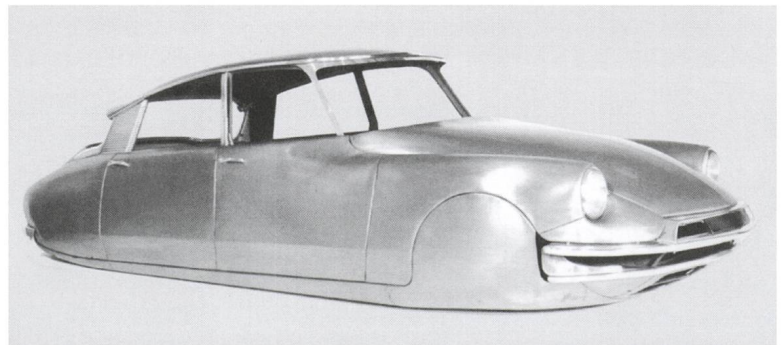
Alison et Peter Smithson, l'espace de l'habitable

En 1961, Alison et Peter Smithson construisent leur pavillon de vacances Upper Lawn à Fonthill, dressé sur le mur d'enceinte d'une ancienne ferme. De ce pavillon, nous connaissons surtout l'image iconique de la Citroën DS, fièrement garée devant et qui, l'espace d'une journée, était l'outil indispensable de longues virées pittoresques dans la campagne londonienne.

Chacune de ces journées qu'Alison retranscrit fidèlement dans son journal *AS in DS* est intimement conditionnée par l'usage de la voiture, perçue comme une véritable «*pièce privée sur roues*»¹⁰. La «*Déesse*» prend le rôle d'un personnage à part entière dans le récit, omniprésente dans les scènes photographiées, que ce soit sous les traits



Jean Prouvé, maison du peuple, Clichy, 1937-1939.



Alison et Peter Smithson, pavillon Upper Lawn, Fonthill, 1959-1962, vue depuis le chemin d'accès.

Maquette de Citroën DS.

du cadre sombre de son pare-brise qui borde le premier plan, ou sous le portrait d'une élégante silhouette, lorsqu'elle prend la pose au loin.

La vision panoramique d'un paysage défilant, qui inspire tant Alison Smithson, est rendue possible par les ouvertures généreuses de la voiture qui nous rapprochent des mots de Marcel Proust: «*A ma droite, à ma gauche, devant moi, le vitrage de l'automobile, que je gardais fermé, mettait pour ainsi dire sous verre la belle journée de septembre que même à l'air libre, on ne voyait qu'à travers une sorte de transparence.*»¹¹ Et par analogie, cette même présence du verre se prête assez facilement au pavillon lui-même, largement ouvert sur l'extérieur. Qu'aurait-il de commun avec le cockpit d'une voiture?

Des vitres ou des fenêtres?

Le pavillon ne s'appréhende pas de la même manière depuis le chemin d'accès ou du côté de la cour. La façade hissée au-dessus du mur est la plus troublante en regard de la DS. Un grand pan vitré se retourne à l'angle, directement appuyé sur la masse opaque en pierre. Il domine avec de larges proportions, portant la vue au loin par-dessus la ligne rasante de la clôture, et résonne curieusement avec le pare-brise de la voiture, lui-même posé sur une base massive en tôle.

Cet air de famille trouve une raison dans l'agencement et l'expression du vitrage. Alors que sur la 2CV, le pare-brise et les ouvertures latérales se détachaient encore en fenêtres autonomes de par leurs bords sertis et l'arrondi des angles, désormais sur la DS ils forment un même ensemble continu de verre à trois côtés, dans une ligne fuyante commune et dont l'effet enveloppant est encore exagéré par le cintrage du pare-brise.

En comparaison, le pavillon adopte des menuiseries d'angles affinées semblables aux montants amincis de la DS, qui ne se lisent justement plus comme le cadre des vitres, mais comme les supports verticaux du toit, libérant une ouverture continue, «à droite, à gauche et devant soi». De plus près, la façade montre un chevauchement explicite des tôles du bandeau supérieur sur les menuiseries, si bien qu'elles en cachent la traverse horizontale. L'expression de la fenêtre est altérée et tend ainsi à disparaître au profit d'une lecture de montants verticaux où dominant la surface du verre et la profondeur de la transparence, rappelant les propos de Roland Barthes: «*La Déesse est visiblement exaltation de la vitre, et la tôle n'y est qu'une base. Ici, les vitres ne sont pas fenêtres, ouvertures percées dans la coque obscure, elles sont grands pans d'air et de vide, ayant le bombage étalé et la brillance des bulles de savon, la minceur dure d'une substance plus entomologique que minérale.*»¹²

Une bulle climatique

Au pavillon comme dans la voiture, la prégnance du vitrage et la finesse de l'enveloppe procurent un rapport immédiat avec l'environnement, réduisant la limite physique qui sépare son occupant de l'extérieur.

Mais en observant leur construction, les deux objets montrent deux visions opposées de l'idée d'habitable. Dans la lignée Citroën, la DS concrétise déjà une prodigieuse amélioration du confort intérieur et présente tous les critères d'une cellule hermétique qui assure un contrôle climatique. Alison Smithson s'en étonnera d'ailleurs dans ses

récits, percevant la voiture comme un véritable refuge lors de la traversée d'une météo tourmentée¹³. La performance de la carrosserie fascina également Peter Smithson dans la manière dont furent astucieusement résolus l'étanchéité et l'écoulement de l'eau¹⁴. En ce sens, nous pouvons comparer cette sophistication de la DS aux façades de Prouvé qui cherchait délibérément à synthétiser toutes les fonctions environnementales d'aération, d'acoustique et de thermique, dans «l'âme» du panneau métallique.

A l'opposé, le «*pavillon solaire*»¹⁵ affiche plutôt la brutalité d'une construction faite de matériaux assemblés sans artifice. A d'autres égards, le nom qu'ils lui attribuent qualifie une maison «sensible» qui réagit directement aux conditions climatiques, et cette sensibilité est aussi renforcée par l'absence de traitement de surface des matériaux qui subissent les dégradations du temps. En effet, la patine mate de l'aluminium posé en façade est bien loin de l'éclat du même aluminium couvrant la carrosserie de la DS.



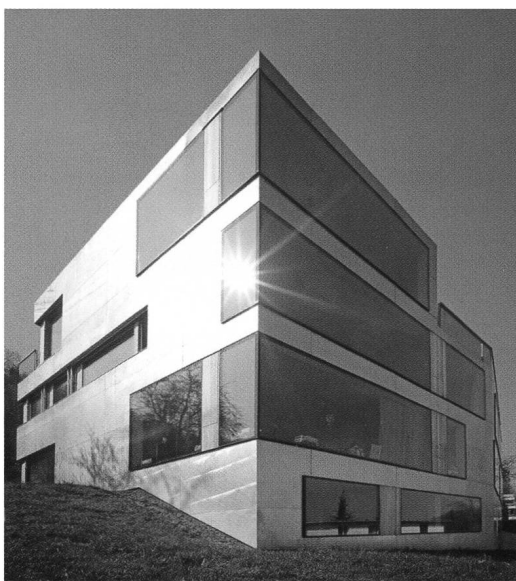
Alison et Peter Smithson, pavillon Upper Lawn, Fonthill, 1959-1962, vue côté cour.

Fuhrmann & Hächler, l'image de la carrosserie

Sur le mont de l'Uetliberg, le capot reluisant de la Citroën Maserati SM stationnée devant la maison des architectes reflète encore d'autres aspects d'une façade métallique.

Une tectonique du lisse

Il est étonnant de constater que la maison a deux visages, marqués par une nette différenciation du langage des ouvertures entre les façades nord et sud. En effet, côté rue les fenêtres sont disposées en applique, tandis que sur le jardin elles apparaissent comme des percements dans le mur. La rencontre des deux dispositifs se produit de manière très pragmatique sur les murs latéraux, où chacune des ouvertures tourne à l'angle en conservant le caractère de la façade principale. Il en résulte la lecture d'un objet qui déjoue la notion même de façade au profit d'un effet de surface déployée, l'angle n'étant plus le bord de la composition (la ligne de l'acrotère s'évanouit aussi comme élément traditionnel de terminaison).



Fuhrmann & Hächler, maison des architectes et artistes, Zurich, 2003.

En arrivant sur le site, c'est d'abord l'image énigmatique de la façade sur rue que nous percevons, façade qui se veut avant tout représentative de la perte de ses attributs domestiques. Le joint noir en débord, qui dessine le contour des pans vitrés à la manière du caoutchouc d'un pare-brise, en fournit une image abstraite; la fenêtre disparaît, plus de cadres ou de partitionnement, plus de modules ni même d'indices d'ouverture dissimulés derrière les panneaux de bois affleurés.

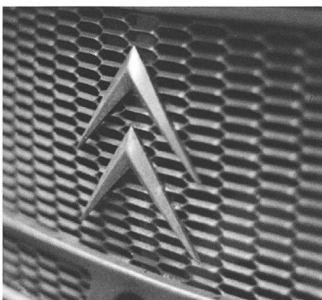
La perception d'une peau lisse rejoint le critère d'élégance des carrosseries dont on a cessé de rechercher la ligne pure. D'une 2CV à une Maserati SM, le nombre d'éléments est resté relativement constant, mais ils se sont vus progressivement fondus et intégrés les uns aux autres, l'aile se confondant désormais avec le capot dans une continuité de surface. Les architectes en feront de même avec la porte d'entrée et les boîtes aux lettres qu'ils dissolvent dans le nu de la façade, les réduisant à un simple dessin formé de lignes de joints. «On sait que le lisse est toujours un attribut de la perfection parce que son contraire trahit une opération tout humaine d'ajustement»¹⁶, dira Barthes – ce même ajustement que l'on pouvait encore relever dans les deux exemples précédents. L'évocation de la carrosserie est enfin poussée jusqu'à la réinterprétation d'éléments représentatifs. Dans cet univers du «lisse», seul le garage s'appréhende différemment par des perforations dessinées sur les portes qui évoquent curieusement d'anciennes calandres de voiture...

Effet et reflets

Fuhrimann & Hächler sont résolument intéressés par la plasticité de la matière révélée par les contrastes et les «effets» de perception. Comme ils le précisent, «la combinaison de structures économiquement efficaces et de surfaces sensuelles permet en fin de compte la réalisation de bâtiments à faible budget avec une grande opulence des espaces»¹⁷. Cette recherche de «l'opulence» par l'artifice des surfaces fait écho, d'une certaine manière, au travail d'une carrosserie dont l'éclat traduit une forme de prestige. Alors que Citroën fait le choix de l'acier inoxydable pour que les phares de la SM

Fuhrimann & Hächler, maison des architectes et artistes, Zurich, 2003, vue de l'entrée.

Photographie de la calandre d'une Citroën Dyane.



acquièrent justement la brillance d'un chrome qui feint un luxe trop coûteux, les tôles grand format d'acier galvanisé appliquées à la façade simulent quant à elles, sous certains angles, l'aspect d'une matière coulée et massive, faussement proche d'un béton brut ou poli. L'apparence d'une façade en béton est trompeuse et saisissante à la fois. Les joints des panneaux métalliques sont ainsi réduits au minimum par leur pose bord à bord, comme les traces d'un coffrage, en même temps que le moirage pailleté si caractéristique de cet acier est grossi et exagéré dans son irrégularité.

Détournant les logiques constructives, l'inflexion du bâtiment ne fait plus l'objet d'une jonction de panneaux comme Prouvé l'aurait préconisée pour le besoin de l'assemblage. Ici, la tôle est une peau enveloppante, pliée et dénuée de calepinage, les ouvertures découpent à l'emporte-pièce la surface métallique indépendamment des panneaux. L'usinage du bord de la tôle, auparavant nécessaire par souci de rigidité et de finition, disparaît également tout comme la pose en recouvrement que dictaient les impératifs d'étanchéité. Le matériau est utilisé purement pour l'apparence de sa matière brute, au-delà d'un système constructif. L'image de la carrosserie se traduit en conséquence dans la forme, celle-ci n'étant plus dépendante du façonnage de l'acier qui en fournissait à l'origine une expression propre. Les lignes d'une façade de Prouvé ont une authenticité technique et une poésie constructive que Fuhrimann & Hächler transgressent. De la même façon, la maîtrise de la courbure d'une carrosserie au fil du temps rend la voiture plus abstraite, plus proche de l'objet sculpté comme un tout.

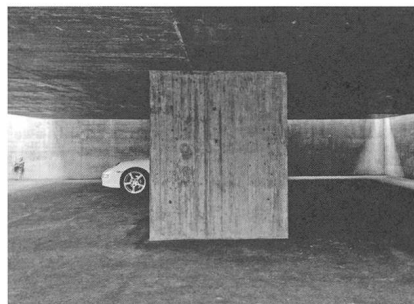
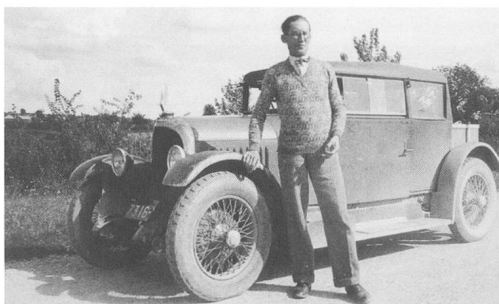
Telle voiture, tel architecte...

Chacun des trois portraits que nous venons de dresser trouve dans l'univers de l'automobile un caractère particulier prêté à l'architecture, qu'il soit lié à la fascination de l'objet esthétique et mécanique ou à celle de ce qu'il représente. Symbole d'élégance, de liberté et de prouesse technique, la voiture reste une figure marquante de notre temps, un objet de représentation, sans détours. Et à travers analogies et métaphores, elle devient accessoirement révélatrice de la personnalité de l'architecte.

Lorsque Le Corbusier pose devant sa voiture Voisin Lumineuse, on y voit un homme fier de l'image avant-gardiste qu'elle dégage. Et l'image n'en est pas moins évidente quand, à son tour, Valerio Olgiati laisse apercevoir, non sans une touche de mystère, le nez de sa Porsche d'un blanc pur dans le sombre rez-de-chaussée en béton brut de son atelier...



Fuhrimann & Hächler, maison des architectes et artistes, Zurich, 2003, vue du pli de la façade.



Le Corbusier devant sa voiture Voisin C7 - 10 HP.

Valerio Olgiati, garage de son bureau, Flims, 2003-2008.

Notes

¹ Roland Barthes (1957), *Mythologies*, Seuil, Paris, 1970, p. 141.

² Voir à ce sujet Antonio Amado, *Voiture Minimum. Le Corbusier and the Automobile*, MIT Press, Cambridge, Londres, 2011, pp. 25-43.

³ Jean-Pierre Levasseur, *Jean Prouvé: Cours du CNAM. 1961-1962: notes de cours*, Levasseur, Yvetot, 1983, note de cours 47a. Ouvrage publié et édité par J.P. Levasseur et le département diffusion de l'Institut Français d'Architecture à l'occasion de l'exposition *Jean Prouvé: «L'imagination constructive»*.

⁴ Jean-François Archieri, Jean-Pierre Levasseur, *Prouvé. Cours du CNAM 1957-1970: essai de reconstitution du cours à partir des archives Jean Prouvé*, Mardaga, Liège, 1990, p. 256.

⁵ Jean-Pierre Levasseur, *Jean Prouvé: Cours du CNAM. 1961-1962...*, *op. cit.*, note de cours 68a: «Vous verrez c'est très 2CV comme construction» et 70a: «[...] même procédé que le capot de 2CV d'où le nom donné au panneau: panneau 2CV».

⁶ Jean-François Archieri, Jean-Pierre Levasseur, *Prouvé. Cours*

du CNAM 1957-1970..., *op. cit.*, p. 258, «[...] dans le même esprit la camionnette Citroën».

⁷ Roland Barthes, *Mythologies*, *op. cit.*, p. 141.

⁸ Jean-François Archieri, Jean-Pierre Levasseur, *Prouvé. Cours du CNAM 1957-1970...*, *op. cit.*, p. 252.

⁹ «Actuellement on serait agacé par ce bombage qui, cependant, n'était pas laid. C'est assez amusant parce que la lumière jouait là-dessus», Jean Prouvé. *Constructeur*, catalogue d'exposition, Centre Georges Pompidou, Paris, 1990, p. 130.

¹⁰ Alison Smithson, *AS in DS: an eye on the road* (1983), Lars Müller, Baden, 2001, p. 111, (réimprimé et édité par Christian Sumi).

¹¹ Marcel Proust, *Pastiches et Mélanges*, Gallimard (collection L'Imaginaire), Paris, 2005, p. 97.

¹² Roland Barthes, *Mythologies*, *op. cit.*, pp. 141-142.

¹³ «[...] rain sometimes a relief in that it limits possibilities and makes sense of being sedentary in the car, which as a refuge from the elements is an incredibly civi-

lised, comfortable, place to sit...» Alison Smithson, AS in DS: an eye on the road, op. cit., p. 119.

¹⁴ «My memory tells me that in 1956 Citroën launched its first post-war car, the Citroën D.S. It was a miraculous wholly new idea of a car. Its bodypanels were visually and actually separated... water passed between them and was collected in a gutter-pressing behind; flowing out by air-pressure and gravity at low level. It was an aesthetic of explicit joints.» Peter Smithson, 1956... *The DS: The H.O.F. (AND DUBROVNIK!)*, manuscrit daté du 28.09.01, Alison et Peter Smithson Archives, cité par Beatriz Colomina dans «Unbreathed Air 1956», *Grey Room*, n° 15, MIT Press Journals, 2004, p. 35.

¹⁵ Terme employé par Alison et Peter Smithson pour qualifier leur pavillon Upper Lawn à Fonthill.

¹⁶ Roland Barthes, *Mythologies*, *op. cit.*, p. 141.

¹⁷ Andreas Fuhrmann, Gabrielle Hächler, *Seven Buildings. What anchors a house in itself*, Lars Müller publisher, Zurich, 2010, p. 130.

Chroniques