

SÉRIE

5/5

Quel avenir
pour nos villes ?

« Défendre la démocratie avec un bout de papier »

Prix d'architecture de l'Union européenne, artiste des gares de Mons, de Liège ou de Ground Zero, Santiago Calatrava est l'invité de Mons 2015 et du « Soir » ce mercredi au Centre de congrès MICX.

ZÜRICH
DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
ENTRETIEN

Sous le compas et la règle de Santiago Calatrava, l'architecture n'est pas seulement belle et fonctionnelle. Ses lignes courbes rendent la vie et communiquent l'espoir. L'artiste bâtit à Lyon, à Liège, à Mons ou à Manhattan des gares dont les navetteurs pourront être fiers dans les temps futurs. A quarante-huit heures de sa grande conférence sur l'avenir des villes au Palais des congrès de Mons (MICX), il nous a reçu dans son atelier de Zurich pour refaire le monde avec un bout de papier et un crayon. Entretiens, l'Union européenne lui a décerné son Prix d'architecture pour l'humanisme qui vibre au cœur de son œuvre.

L'époque des gares monumentales et du chemin de fer n'est-elle pas dépassée à l'heure du télétravail, de la délocalisation des entreprises dans des zonings spécialisés en périphérie urbaine ?

C'est le paradoxe de notre temps ! On a cru qu'avec l'ordinateur, le papier allait disparaître et on n'a jamais autant imprimé de documents. Il en va de même avec les déplacements. Les voyages professionnels ou touristiques sont toujours en croissance. On peut découvrir tout le patrimoine de Rome sur Google Street mais, plus que jamais, on a envie d'aller sur place pour le voir de ses propres yeux. En réalité, on n'a jamais autant voyagé qu'au XXI^e siècle. Internet nous a rappro-

chés. On se sent beaucoup plus proche de tout ce qui se passe sur la planète. Les gens sont plus reliés. Vous auriez pu m'interviewer en vidéoconférence mais vous avez préféré venir ici, à Zurich, parce que cela crée un autre rapport de se rencontrer. La présence physique reste fondamentale. Tout cela pour dire que nous avons besoin de nous déplacer et que l'utilité des gares ne va pas faiblir dans les

années à venir. D'autant que les villes continuent de grandir. Internet a réduit la distance dans les esprits et la communication, mais pas la distance physique. Par ailleurs, les voyages gardent une dimension formatrice, contribuent à créer de la convivialité. L'homme a besoin de bouger et pas seulement d'être interconnecté.

Les villes de demain ont-elles besoin de monuments emblématiques pour exister sur la carte du monde, comme des musées, des anneaux olympiques, des stades de football... et des gares ?

Oui, les villes ont toutes besoin de ce que j'appelle des points focaux. Fermez les yeux et pensez à une grande capitale du monde : vous voyez immédiatement des boulevards, des places, des cathédrales, des palais de justice, des gares... Ces images sont intimement liées à notre culture de la ville. Cela remonte à l'Antiquité grecque et, aujourd'hui, c'est complètement intégré dans notre compréhension de l'espace. La gare est l'un de ces objets emblématiques qui caractérisent l'espace urbain. Elle fait partie de notre perception de la ville. C'est une porte d'entrée importante comme l'étaient autrefois les portes monumentales des cités romaines. La gare du XXI^e siècle est la porte par laquelle les gens entrent dans la ville, bien plus que l'aéroport qui, pour des raisons évidentes, ne pourra jamais se situer au centre-ville. L'aéroport est un élément extra-urbain. La gare, au contraire, est un monument qui porte une image forte de la cité. Les gares sont des structures mentales clés de la ville moderne. Voilà pourquoi je me bats pour les imaginer belles, et pas seulement fonctionnelles, parce qu'elles sont fondamentales dans la construction de l'esprit urbain. Je voudrais faire comprendre que nous avons une vision mentale de la ville à travers toute une série d'éléments symboliques dont les gares font partie.

Une gare ne doit-elle pas d'abord et avant tout être fonctionnelle ? La priorité n'est-elle pas que les trains arrivent à l'heure et en toute sécurité ?

Evidemment, la gare sert d'abord à arri-

ver ou à aller quelque part dans les meilleures conditions de temps, de sécurité et de confort. D'accord. Mais pourquoi ne pas en profiter pour en faire un lieu intéressant, un endroit qui met la ville en lumière ? Prenez la gare de Lyon, à Paris. Elle a été construite pour l'Exposition universelle de 1900. Un siècle plus tard, c'est toujours un lieu de vie incroyable. Les salons extraordinaires du restaurant « Le Train bleu » figurent désormais sur la liste du patrimoine historique. Une gare urbaine, ce n'est pas seulement un quai pour prendre le train, ce sont aussi des magasins, des restaurants, des lieux de rencontre de convivialité... Et c'est un pôle de développement qui fait augmenter la valeur des terrains alentour. Donc, oui, il faut que la structure d'une gare soit fonctionnelle, sûre, efficace, mais cela n'empêche pas qu'elle puisse aussi être belle et qu'elle donne du sens à la ville. Moi, je veux qu'il se passe des choses dans les gares ! A New York, quand on a

construit, au début du XX^e siècle, les gares de Grand Central, de Penn Station ou de Terminal Hudson, Park Avenue et la plupart des gratte-ciel n'existaient pas. Dans la cathédrale ferroviaire de Grand Central, il y avait 40.000 voyageurs par jour. On en compte un demi-million aujourd'hui ! La gare a plus d'une trentaine de restaurants et un marché souterrain. C'est aussi devenu un monument classé. Je veux souligner par là combien la gare peut générer une vraie qualité de vie par la qualité de son architecture. C'est un bâtiment qui s'inscrit dans la durée, un investissement que l'on doit réfléchir à l'échelle d'un siècle et pas d'une législature.

New York et Paris sont des capitales d'un rayonnement international que l'on ne

peut comparer à celui des villes de Liège ou de Mons. Certains voient dans la gare de Mons un projet politique et disproportionné par rapport aux besoins réels de la population. Vous croyez dans le destin de Mons ?

Je vais répondre par un exemple suisse, un pays où chacun a bien compris que le chemin de fer était à la fois un outil de développement économique et un élément important de la vie quotidienne. La ville de Zurich compte 400.000 habitants, soit un tout petit peu plus que Liège et trois fois plus que Mons. Dans un quartier de Zurich, Oerlikon, dont la population doit être d'un peu plus de 20.000 habitants à peine, une nouvelle gare, dont le budget est 50 % plus élevé que celui du projet montois, a été construite. Donc la dépense faite à Mons ne peut pas être

qualifiée de somptuaire. Par ailleurs, si la gare de Mons est effectivement une belle gare, ce n'est pas un palais ! L'enjeu est ailleurs, dans sa dimension relationnelle : elle va relier deux quartiers de Mons qui étaient jusque-là totalement coupés l'un de l'autre par les lignes du chemin de fer. Ce n'est donc pas une gare prétexte. C'est un outil dont l'existence va rendre la vie des Montois plus commode. Et au plan des fonctionnalités qu'elle va offrir, elle deviendra un incitant à utiliser le chemin de fer par son accessibilité et le caractère agréable du cadre proposé aux voyageurs. C'est une gare qui va donner envie de prendre le train et porter le développement d'un nouveau quartier, dont on voit déjà les prémices avec le Centre de congrès MICX, des hôtels, des commerces... Ma première gare, je l'ai

construite à Zurich, à Stadelhofen. C'était une simple gare RER. En 25 ans, elle est devenue la 3^e gare la plus fréquentée de Suisse. Je le répète crûment : un projet de gare s'inscrit dans une vision à long terme de la ville. Les gares déshumanisées, traitées comme de simples points de passage, n'apportent que de la tristesse. Pour rêver les villes de demain, nous avons besoin de rencontres, pas seulement d'arrivées et de départs.

Dans la classe politique, beaucoup ne veulent voir derrière le projet de la gare de Mons qu'une ambition politique de marquer le paysage. Le défi architectural vous aurait tout autant enthousiasmé si Elio Di Rupo n'avait pas été Premier ministre ?

La Belgique est un pays surréaliste et je vais donc vous répondre par une citation d'un célèbre peintre surréaliste, Salvador Dali. Il considérait la gare de Perpignan, une ville dont la population et la taille sont comparables à celles de Mons, comme « le centre cosmique de l'univers ». Il a déclaré tout au long de sa vie que c'était un lieu privilégié de son inspiration. Je veux dire par là qu'il faut voir l'importance métaphysique d'un lieu par-delà les contingences politiques. Un architecte doit pouvoir entendre toutes les

opinions. On travaille en démocratie. Ensuite, à Mons, ce qui me motive, c'est de ramener le sens du rêve dans la ville avec le train. Je crois dans la gare comme moteur du rêve. Voyez les toiles fabuleuses inspirées à Claude Monet par la gare Saint-Lazare, ou celles des trains de William Turner... Quant à la dimension politique de l'architecture, elle existe, bien entendu, puisqu'il faut travailler en connexion avec les responsables politiques d'un pays, d'une région, d'une communauté, d'une ville. En Espagne, à Valence, dans la ville où je suis né, mon plus grand projet est celui de la Cité des arts et des sciences. Il a été entamé en 1998 dans la zone d'un ancien port à conteneurs. J'ai travaillé avec six présidents de la communauté urbaine successifs, de gauche comme de droite. Je considère ce projet comme un véritable manifeste politique, un ensemble architectural dédié aux libertés et à la démocratie. Où est-ce que je veux en venir ? Au fait que si l'architecture ne peut pas s'exercer en dehors du contexte politique, ce qui me guide, ce en quoi je crois, c'est dans la capacité de l'architecte à exprimer la liberté et à défendre la démocratie avec un bout de papier et un crayon. ■

Propos recueillis par
DANIEL COUVREUR

PRIX EUROPÉEN

Un créateur utopiste

Mardi 13 octobre 2015, le Chicago Athenaeum et le Centre européen pour l'architecture, l'art, le design et les études urbaines ont décerné le Prix de l'Union européenne pour l'architecture à Santiago Calatrava. Le créateur des gares de Liège et de Mons est couronné en raison du caractère « accompli » et « ambitieux » de son œuvre. Cette récompense est la plus presti-

gieuse attribuée en Europe dans le domaine de l'architecture. Selon le président du Chicago Athenaeum, Christian Narkiewicz-Laine, Santiago Calatrava l'a méritée parce qu'il se pose à la fois en théoricien, en visionnaire, en philosophe, en utopiste et en « ingénieur de la création artistique et de l'expressionnisme architectural ». Ses réalisations sont « des œuvres d'art puissantes qui ont été façonnées par une main de maître et sculptées par le meilleur œil critique ». Christian Narkiewicz-Laine

ajoute que Santiago Calatrava illustre à la perfection « la fusion dans l'exercice de l'architecture, de l'ingénierie et de l'art, sans aucune distinction ni séparation ». Avec lui, le débat sur la question de savoir si l'architecture est une science ou un art est clos. Il recevra son prix au cours d'une cérémonie programmée le 17 novembre prochain sur le site de la nouvelle gare du World Trade Center de New York, dont il a signé le design.

DA.CV.

avenir « Je crois dans l'utopie comme levier de créativité »

N'est-il pas difficile aujourd'hui, en raison de la crise et de l'austérité budgétaire qui paralysent les investissements publics, d'entreprendre des grands projets urbains dans le monde, en Europe, et plus particulièrement en Belgique ?

Soyons lucides ! Quand l'économie se porte très bien, l'Etat cherche à éviter la surchauffe en freinant, par exemple, les investissements publics. Mais en période de ralentissement économique, son devoir, c'est d'activer les investissements. Les grands projets sont des moteurs d'activité économique et génèrent des retombées importantes. Une nouvelle gare peut amener des entreprises,

des commerces, des hôtels, des expositions, des congrès... c'est ça que l'on recherche à Mons. Dans cet esprit, chaque euro investi dans la gare apporte une vraie valeur ajoutée à la ville, au pays. Le retour sur investissement est justifié, il peut être de l'ordre d'un à dix.

Chacun rêve de villes écoresponsables, moins polluantes, autosuffisantes en énergie, voire même en ressources alimentaires avec des cultures en toiture et de serres urbaines comme à Singapour. C'est de la science-fiction ? Je crois dans l'utopie comme levier de créativité mais n'allons pas trop vite. Le cinéaste Stanley Kubrick avait placé son *Odyssée de l'espace* en 2001 et nous

n'y sommes pas encore. Il s'est probablement trompé d'un demi-siècle. Pour ce qui concerne l'architecture, je vois une évolution plus organique, par petits pas. On ne peut pas rêver de rendre les villes totalement écologiques du jour au lendemain. Regardez à Liège, certaines plaies ouvertes par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale n'ont toujours pas été refermées aujourd'hui. Je vois l'évolution plus simplement à travers des gestes simples comme la remise à ciel ouvert des ruisseaux, le retour des berges naturelles des rivières

ou des fleuves, la plantation d'arbres dans toutes les rues pour lutter contre le réchauffement climatique. Ce sont

des petites interventions très terre à terre, assez éloignées des utopies néomodernistes mais qui permettront de recouvrir la ville, de renouer avec des harmonies et des équilibres anciens. Je ne crois pas dans les villes objets ni dans les villes technologiques.

Vous terminez actuellement un projet hautement symbolique de la reconstruction de Ground Zero, à Manhattan. New York s'est relevé des attentats du 11 septembre notamment par l'intégration dans ses plans de reconstruction de gestes artistiques forts ?

Je participe au projet de reconstruction de la gare du World Trade Center et d'une toute petite église orthodoxe. Dans un cas comme dans l'autre, je suis guidé par la volonté de créer des repères à échelle humaine dans un

quartier dont les tours avoisinantes dépassent souvent 400 ou 500 mètres. A

côté de ce skyline dont on ne peut profiter que depuis l'autre rive de l'East River, à Brooklyn, ou depuis le sommet de ces tours elles-mêmes, je voulais des bâtiments d'une quarantaine de mètres de hauteur, que l'on peut embrasser avec son corps, parce que nous restons des hommes avant tout. Je crois que l'architecture peut faire passer des messages d'humanité aux générations à venir. C'est une forme d'écriture. A Ground Zero, la destruction des deux tours a créé un vide symbolique. L'architecture est une pure création de l'esprit et pourtant elle entretient un rapport symbolique avec l'être humain. La mienne est là pour donner de la dignité et de l'espoir. La nouvelle gare de Ground Zero sera un monument dédié à la vie. ■

Propos recueillis par
Da.Cv.

Liège La belle endormie au pied de la colline

Au siècle des hautes technologies, du dessin assisté par ordinateur, l'architecte contemporain est-il encore capable d'imaginer de nouvelles formes de structures, d'habitat, de construction à la seule pointe de son crayon ? Santiago Calatrava dessine et sculpte depuis l'enfance. Ses peintures, ses céramiques ont été exposées aux Metropolitan et au Modern Art Museum de New York, au Grand Curtius de Liège, à l'Institut espagnol de la Reine Sofia ou au Palazzo Strozzi de Florence.

L'homme rêve toujours de formes nouvelles, de révolutionner l'espace, de tracer des perspectives inédites à partir d'une simple feuille de papier blanc. Nous lui en avons tendu une, arrachée à notre carnet de notes, et l'artiste a aussitôt saisi son crayon pour nous croquer la genèse sensuelle du projet de la gare TGV de Liège-Guillemins !

« Il faut vénérer les grands maîtres sans pour autant les copier, nous dit-il. A l'origine des arts, l'architecture était ce qu'on appelait le summa artis, l'art suprême ! Raphaël, Michel-Ange, Rodin voulaient et ont été architectes après avoir été artistes-

peintres. Auguste Rodin a visité toutes les cathédrales entre Bruxelles et Paris. Il dira ensuite combien pour lui l'architecture était le jeu magnifique des volumes assemblés sous la lumière. Le Corbusier lui empruntera cette vision pour en faire une citation emblématique de ce que doit être l'architecture moderne. Je pense que la construction des cathédrales fut, en son temps, un exploit comparable à celui d'envoyer un homme marcher sur la Lune. Personnellement, je peins, je sculpte et cela peut effectivement servir mon travail d'architecte.

L'architecture est quelque chose de transcendant. Elle a ses mystères, ses abstractions, sa magie. Tout cela vient du dessin. Voyez : je dessine cette silhouette de belle dormante, le bras tendu, les yeux clos... et voilà qu'apparaît la ligne de la gare TGV de Liège-Guillemins ! C'est comme ça que je l'ai vue, à l'image d'une belle endormie au pied de la colline car même les villes ont un sexe. J'ai découvert récemment que Rio de Janeiro était de nature féminine. Liège l'est aussi. »

Une voie de l'évolution urbaine

Liège-Guillemins figure régulièrement dans le top 10 des plus belles gares du monde. C'est une œuvre pour laquelle l'architecte avoue un attachement tout particulier.

« J'ai été élevé au rang de citoyen d'honneur de la ville de Liège. Historiquement, c'est une ville très importante. Charlemagne y est né. La gare TGV des Guillemins était une occasion impossible à laisser passer de remettre la ville sur la carte de l'Europe. Maastricht risquait de prendre sa place dans le nœud du réseau des trains à grande vitesse reliant Londres, Paris, Lille, Bruxelles, Cologne et Berlin. Mais, au-delà des éléments de stratégie géopolitique, c'est aussi une gare pour les Liégeois et les habitants du quartier. Je n'ai pas simplement posé une gare, j'ai indiqué une voie de l'évolution urbaine à suivre. C'est en même temps un bâtiment écologique très économe en énergie. A cet égard, j'ai peut-être sous-estimé la rigueur de certains hivers. On avait écarté l'idée de chauffer la gare, mais il faudra sans doute songer à quelques adaptations sur ce plan... » ■