

« ENGAGER UNE RÉFLEXION SUR LA VILLE »

Propos recueillis par Laurence Marcout

PHOTOS AIMABLEMENT FOURNIES PAR SAREA

>> Au mois de septembre, l'architecte français Alain Sarfati a visité Taiwan à l'invitation du Bureau français de Taipei et d'Ubifrance, l'agence pour le développement international des entreprises françaises. Alain Sarfati, dont le cabinet, Sarea, a par exemple conçu la nouvelle ambassade de France à Pékin, a donné une conférence à l'Université nationale des sciences et technologies de Taiwan lors de laquelle il a développé sa vision d'une architecture de demain s'appuyant sur la culture. Il a aussi mis ce séjour à profit pour s'intéresser aux enjeux urbanistiques propres à Taipei. Il a bien voulu livrer à *Taiwan aujourd'hui* quelques-unes de ses premières impressions

Un élément de la façade
de l'ambassade de France
à Pékin.



Taiwan aujourd'hui : Qu'est-ce qui a motivé votre séjour à Taiwan ?

Alain Sarfati : Après être resté polarisé sur la Chine pendant 8 ans, j'ai été conduit à réfléchir à ce qui m'amuserait de faire aujourd'hui – comme par exemple une tour bioclimatique. C'est l'innovation qui me passionne. Et j'ai de Taiwan l'impression d'un pays neuf, extrêmement dynamique. Et puis il y a eu l'opportunité de cette invitation d'Ubifrance.

Ce qui m'a intéressé, c'est l'insularité de Taiwan. J'ai toujours été fasciné par la façon dont les insulaires réagissent. J'habite Belle-Ile [au large du Morbihan] et j'ai compris que, quand on habite sur une île, on veut avoir la même chose que ce qu'il y a sur le continent, on ne veut pas être brimé. On veut avoir le plus bel opéra, la plus belle tour, le plus beau stade...

Vous avez visité les anciens ateliers ferroviaires de Taipei, un vaste ensemble désaffecté que la mairie souhaite réaménager. Le site vous a-t-il semblé avoir du potentiel ?

Ce site se retrouve visiblement par un hasard de l'histoire au cœur de la ville – comme c'est souvent le cas des friches industrielles. Dans sa >>

>>

croissance, la ville finit toujours par phagocytter des territoires de ce type. C'est un ensemble d'une superficie considérable – 17 hectares ! –, qui a la particularité d'être bordé par une blessure, une autoroute aérienne. On est donc face à un double sujet : la programmation des lieux et l'amélioration de la vie du quartier. Ce lieu qui était coupure, dont on devait faire le tour, tout d'un coup va permettre d'envisager une liaison entre des endroits qui étaient séparés.

C'est plus le territoire qui m'intéresse que le devenir des hangars eux-mêmes, qui trouveront leur place quasi naturellement. Ce qui est important, c'est la question urbaine. On est obligé de penser à un projet qui ait une perméabilité suffisante pour apporter un « plus » urbain et en même temps qui protège le nouveau quartier.

J'ai aussi visité Huashan et Songshan, [deux anciennes manufactures reconverties en sites dédiés aux industries culturelles et créatives] qui m'ont fait penser à la manière dont, à Madrid, les anciens abattoirs ont été réaménagés.

Vous savez à quel point je pense que la culture est fondamentale aujourd'hui pour accompagner la technique plutôt que d'être dominée par elle,

et pour que l'éthique soit toujours aux côtés de la découverte et de la marche vers un futur rayonnant. Mais les musées, les centres culturels, ne peuvent pas être les seuls éléments de notre avenir. On ne peut pas se limiter à ce que Michel Foucault appelait des hétérotopies, c'est-à-dire des accumulations contre la peur de l'avenir. Il faut au contraire concevoir des endroits qui soient des lieux de compréhension d'un avenir partagé, souhaitable et acceptable.

J'ai parlé de Madrid mais j'aurais pu prendre l'exemple de Paris et des anciennes pompes funèbres : on fera ce qu'on voudra, il y aura toujours un air de pompes funèbres qui traînera sur ce qu'on appelle le Centquatre, à Paris, et on fera ce qu'on voudra, il y aura toujours une odeur d'huile de vidange aux Ateliers ferroviaires de Taipei. Les conserver, c'est bien, dès lors qu'on sait quoi faire de cette enveloppe.

La tentation est sans doute grande d'en faire un musée, par exemple.

Aujourd'hui, à Paris ou New York, par exemple, il y a un jeu entre les commissaires d'expositions, les directeurs de musées et les artistes, une



Chauffés grâce aux pompes hydrauliques, ces bains étaient à la discrétion des ouvriers des ateliers ferroviaires. Le site date de la période japonaise de Taiwan (1895-1945).

course au gigantisme, au point que les musées ont besoin d'enveloppes de plus en plus grandes. Pour moi, c'est un détournement de la mission première du musée.

Pour en revenir aux Ateliers ferroviaires, je crois clairement que l'enjeu est d'abord urbain et ensuite un enjeu de programmation, alors que les promoteurs immobiliers, eux, pensent d'abord au commerce. Personnellement, je m'intéresserais plutôt à ce qui se passe autour, à la lisière. Je crains que les projecteurs soient braqués sur la réutilisation des hangars et sur le potentiel économique que peut représenter une telle surface au sol, en plein cœur de la ville. A mon sens, un projet d'une telle envergure implique pourtant d'engager une réflexion sur la ville et de modifier le Plan local d'urbanisme en fonction.

Que pensez-vous des pavillons à l'architecture d'une créativité débridée qui servent ici à vendre sur plans des appartements dans des tours très ordinaires ?

Je trouve le principe intéressant. Si l'architecture, à un moment donné, au stade du pavillon de vente, fait rêver, cela me donne à penser que, peut-être, un jour, on passera du pavillon de vente au rêve lui-même ! C'est important de faire rêver les gens, surtout lorsqu'il s'agit d'un achat hautement cognitif comme celui d'un logement, pour lequel on investit sur le long terme.

Vous n'êtes pas de ceux qui pensent que les édifices peuvent n'avoir aucun rapport avec leur environnement.

Je pense que [procéder ainsi] est catastrophique, que cela relève de l'uniformisation de l'architecture. Parce que l'on croit que l'architecture peut être déterritorialisée, parce que l'on pense que l'informatique est la même pour tout le monde, que l'on peut faire un projet gestuel, que tout est pareil partout... On va mourir de cette perte d'identité, de cette perte de différence. L'architecture internationale doit tourner la page et retrouver un universel qui se fasse à travers les différences.

Néanmoins, ce qui me semble très important, c'est de tenir compte d'un axe, d'une vue, etc. qui mette l'édifice en rapport avec son environnement. Par exemple, j'ai visité récemment le Musée national du palais, à Taipei. Avant d'entrer, on aperçoit un grand temple dans les montagnes environnantes. Or, une fois à l'intérieur, jamais on n'entre en contact [visuel] avec ce temple. On n'est jamais repéré, on est « désorienté ». C'est dommage. Je pense qu'un musée se doit aussi de remettre le visiteur sur les axes de la civilisation qu'il expose. ■

1. Architecte et urbaniste, Alain Sarfati a vu son travail récompensé par de nombreux prix. Il dirige aujourd'hui SAREA, le cabinet d'architecture qu'il a fondé en 1983.
2. Voir *Taiwan aujourd'hui* n° 1, volume XXX, janvier 2013.

Le Scarabée, à Roanne, en France, un centre de conventions et de spectacles multifonctionnel.