

Kengo Kuma, le designer qui veut « faire l'architecture dans le paysage »



A Séville, l'influent designer japonais s'attache à la conception de son premier bâtiment en Espagne. De son point de vue, dans l'après-pandémie, il faut repenser la relation de l'être humain avec l'espace et son environnement.

EL PAÍS

ENTRETIEN
EVA SAIZ

Kengo Kuma (67 ans, né à Yokohama au Japon) a consacré une bonne partie des quelque 48 heures de son séjour à Séville à étudier les moindres détails de la cathédrale de cette ville. L'architecte japonais s'est rendu la semaine dernière dans la capitale andalouse pour présenter celui qui sera son premier projet en Espagne, le « Cube de l'ancienne fabrique de tabac ». Cette conception s'inscrit dans un ambitieux complexe axé sur le tourisme et l'innovation et promu par le groupe KKH, qui comprend un hôtel de luxe, une passerelle le long des berges du Guadalquivir et des espaces verts urbains confiés à d'autres architectes tels que Carlos Ferrater ou l'ingénieur fran-

çais Michel Virlogeux.

L'ensemble restera fidèle à la philosophie préconisée par le designer japonais depuis le début de sa carrière : miser sur les matériaux et les artisans locaux pour accorder un rôle prépondérant à l'environnement, plutôt qu'au bâtiment en tant que tel, et « faire disparaître » l'architecture dans le paysage. Kengo Kuma s'est donc intéressé aux *azulejos* (carreaux de faïence décorés, NDLR), à la juxtaposition de styles et aux jeux de clairs-obscur caractéristiques de l'architecture islamique. « Il s'agit d'éléments cachés que je souhaite intégrer au projet », assure-t-il.

Le changement climatique, la crise énergétique et la pandémie semblent avoir donné raison à Kengo Kuma. Son pari précurseur en faveur d'un design durable, répondant aux besoins de l'individu, et de la recherche d'une architecture sobre, par-delà la grandeur intrinsèque des bâtiments, est désormais devenu la tendance dernier cri – promue également en Europe, avec le nouveau Bauhaus –, à tel point qu'en 2021, le magazine *Time* ait inclus son nom dans sa liste des cent personnalités les plus influentes de la planète (il est le seul architecte de ce classement). Dans la foulée de la pandémie, Kuma estime qu'aujourd'hui plus que jamais, l'architecture doit contribuer à reconnecter les personnes à leur environnement et il préconise la décentralisation et l'abandon des grandes villes. Son projet sévilan s'appuie aussi sur ces postulats.

Hormis l'infortuné complexe des arts de la scène de Grenade, le Cube de la fabrique de tabac constitue votre premier projet en Espagne. Est-ce une coïncidence que les deux projets se situent en Andalousie ? Ou répondent-ils à l'attrait que vous inspire cette région ?

La communauté d'Andalousie m'attire énormément. Sa culture et son climat sont exceptionnels. Il ne s'agit donc pas d'une coïncidence.

A quoi peut-on s'attendre avec votre Cube ?

L'ensemble du projet cherche à faire renaître la connexion de la ville avec le fleuve, raison de l'énorme intérêt que je lui voue. Nous nous soucions du lien avec la nature. Au cours du XX^e siècle, Séville a vécu en marge du Guadalqui-

vir. Les usines et les hangars occupaient une rive, alors que le reste de la vie de la cité se déroulait tout à fait ailleurs. De mon point de vue, le projet de la fabrique de tabac illustre un parfait exemple de reconnexion de cette vie à la nature et à l'autre rive du fleuve.

Ce Cube s'inscrit dans un projet plus vaste, qui devrait s'intégrer à d'autres espaces tels qu'un hôtel de luxe, une passerelle le long du Guadalquivir et divers espaces verts urbains. Cette contrainte a-t-elle conditionné votre façon de travailler ?

J'ai toujours voulu prendre part à cet ambitieux projet axé sur la création d'un paysage unique. Il m'intéresse énormément parce que mon bâtiment fait partie d'un ensemble architectural de plus grande envergure comprenant une conception urbaine majeure, un design paysager de grande envergure... Diverses caractéristiques qui confèrent à ce projet toute sa magnificence.

Alors, êtes-vous en contact avec les autres architectes ?

Bien sûr. L'hôtel a été confié à Carlos (Ferrater, NDLR) ; je respecte son travail et son design, qui est en parfaite symbiose avec le mien. Nous comptons sur des architectes paysagistes et des architectes d'intérieur très talentueux... Nous avons développé des synergies entre nous et nous œuvrons au même but.

Vous avez coutume d'intégrer des artisans locaux à vos projets. Avez-vous contacté des ateliers locaux à Séville ?

Je m'intéresse beaucoup aux matériaux, je suis attiré par ceux qui sont uniques. Les faïences *azulejo*, leurs splendides couleurs... tous ces éléments donnent de la texture à la ville de Séville. Effectivement, nous avons contacté des sociétés d'artisans pour qu'elles nous fournissent des faïences. Le projet s'inscrit également dans cette démarche. Nous voulons intégrer ce type d'artisanat afin de l'amener à un niveau supérieur.

Pensez-vous que votre vision de l'archi-

ture coïncide avec ce que l'on entend par architecture islamique, ou avec l'architecture de style régionaliste d'Aníbal González, qui mélange les matériaux, la lumière, les ombres, l'eau et les plantes en vue d'adapter l'ambiance et le cadre à la vie quotidienne ?

L'architecture islamique renferme un véritable trésor, en raison de sa façon de traiter la lumière naturelle et de créer les ombres. Nous voulons incorporer une partie de ces caractéristiques. La cathédrale et sa juxtaposition de styles, sa manière de rassembler ces divers éléments... Cette ville recèle une foule de détails cachés que je souhaite incorporer dans le projet.

Vous avez toujours farouchement défendu le besoin de créations plus respectueuses de l'environnement, d'une architecture en symbiose avec la nature. Le changement climatique a poussé l'Union européenne à promouvoir le nouveau Bauhaus, qui prône une architecture axée sur la durabilité et la technologie. Vous sentez-vous à l'aise avec cette nouvelle tendance ? Rejoignez-vous votre philosophie ?

Je travaille avec des matériaux naturels depuis les années 1990. Or, à l'époque, le problème de l'environnement ne pré-supposait pas une telle urgence. Aujourd'hui, le réchauffement climatique a accéléré le besoin de solutions. Dans cette optique, nous devons combiner design et technologie, tout en nous appuyant sur une certaine analyse et une réflexion sociologique. Le Bauhaus a tenté de rassembler ces divers enjeux, mais, à cette époque, l'industrialisation continuait d'être privilégiée et les artisans locaux étaient laissés de côté. Ce courant a embrassé la mondialisation et l'internationalisation, tandis que, sur ce point, j'adoptais une voie à l'opposé. De ce fait, aujourd'hui, ce changement, qui repense le lieu comme une fin en soi, vient à point nommé.

Après la pandémie, vous avez également défendu la nécessité d'une architecture qui aide à nous relier avec notre lieu, notre environnement. A

Je m'intéresse beaucoup aux matériaux, je suis attiré par ceux qui sont uniques

”



L'architecte japonais Kengo Kuma a dessiné le stade principal des Jeux olympiques de Tokyo 2020.

© KYODO/MAXPPP

présent, alors que les citoyens quittent les villes pour la campagne, comment pouvez-vous contribuer à l'adaptation des grandes métropoles à ce revirement de tendance ? Avec le coronavirus, le rôle des archi-

La transition vers les moteurs électriques en vaut-elle

Pour le journaliste et essayiste François-Xavier Pietri, la marche forcée vers l'électrique est une folie. Dans un livre nourri et documenté, il dénonce le coût social, économique et environnemental de ce bouleversement.

LE FIGARO

ENTRETIEN
RONAN PLANCHON

En juillet 2021, la Commission européenne proposait un texte prévoyant que toutes les voitures et camionnettes neuves vendues en Europe à partir de 2035 soient « zéro émission ». Jeudi 27 octobre, eurodéputés et Etats membres ont trouvé un accord sur cette réglementation, le premier sur un texte du paquet climat européen (« Fit for 55 ») destiné à réduire d'au moins 55 %, d'ici 2030 et par rapport à 1990, les émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

« Décision historique de l'UE pour le climat », selon le président de la commission Environnement du Parlement européen Pascal Canfin (Renew Eu-

rope). « Allons-y à toute vitesse ! », s'est lui réjoui Frans Timmermans, vice-président de la Commission européenne chargé du « Pacte vert » de l'UE. Sauf que pour François-Xavier Pietri, la marche forcée vers l'électrique est une folie. Dépendance aux constructeurs, prix de la technologie, implications sociales et écologiques... Sur les véhicules électriques, le journaliste et essayiste français conduit son réquisitoire, sans détour.

Dès 2035, la vente de tous les véhicules émetteurs de CO₂ – moteurs diesel et à essence neufs, ainsi que modèles hybrides – sera interdite. « Nous ne sommes pas prêts », écrivez-vous. Pourquoi ?

L'industrie automobile française va

faire face à un choc sans précédent. Les grands constructeurs vont probablement s'adapter, parce qu'ils ont des moyens d'investissement importants. En revanche, les sous-traitants qui fabriquent des pièces destinées au thermique, les voitures actuelles, disparaîtront à l'avenir, leur métier est voué à disparaître. Par ailleurs, toutes les professions au service de l'automobile, comme les garagistes qui continueront à entretenir le parc existant en 2035, constatent déjà une baisse de leur chiffre d'affaires. La voiture électrique nécessite peu d'entretien, ce qui pose donc des problèmes de reconversion pour ces professions. On peut aussi s'inquiéter sur le devenir des stations-service et de leurs salariés, car toutes ne pourront se transformer en banque de recharge. L'onde de choc sociale s'annonce terrible.

Nous sommes également en retard sur les bornes de recharge. Le gouvernement s'était fixé un objectif de 100.000 bornes en 2021, nous sommes à 70.000 bornes en cette fin d'année 2022. Compte tenu de l'évolution des ventes de voitures électriques, il y a une disproportion entre le nombre de bornes et l'augmentation du nombre de véhicules. Installer une station de recharge prend du temps, la réglementation

française pose problème, car il faut délivrer des certificats pour alimenter ces bornes. Pour mettre en place une station de recharge, cela prend un an. Et puis, les Français semblent peu enclins à payer des voitures électriques 50 % plus onéreuses que les voitures thermiques. Une Renault Zoé au prix catalogue coûte 32.000 euros, l'équivalent Clio essence 17.000 euros, soit 15.000 euros de différence. Nous risquons de créer une France à deux vitesses.

Peut-on imaginer que la démocratisation de la voiture électrique en 2035 fasse chuter les prix ?

Notre dépendance en matières premières rend cette hypothèse incertaine. Nous nous apercevons, avec la guerre en Ukraine, que c'est devenu une énergie rare et chère.

Sur l'autoroute, le prix du kilowatt-heure dans les bornes de recharge rapide est passé de 24 centimes en janvier 2020 à 79 centimes en 2022. Il a triplé et l'augmentation est supérieure à celle du carburant. Pour voyager 100 kilomètres en Zoé électrique, cela coûte quinze euros si l'on utilise des bornes de recharge rapides, contre une dizaine d'euros en Clio essence ou diesel. Seules les recharges à domicile sont avantageuses (40 % des habitations en France



« La RDC dispose de la majorité des réserves mondiales de cobalt (...). Dans les mines, des enfants payés un dollar par jour exploitent ce minéral. Leurs conditions sont indignes. » © BELGA