

Inter
Art actuel



Hyperbuilding

Hypothèse d'injection urbaine

Rem Koolhaas

Number 67, 1996

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/46378ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Intervention

ISSN

0825-8708 (print)

1923-2764 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Koolhaas, R. (1996). Hyperbuilding : hypothèse d'injection urbaine. *Inter*, (67), 20–23.

Tous droits réservés © Les Éditions Intervention, 1997

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Hyperbuilding

hypothèse d'injection urbaine

Rem KOOLHAAS/O.M.A

Même si au départ le concept d'un « hyperbuilding » peut sembler irrémédiablement lié aux sociétés hyperdéveloppées, une analyse plus attentive révèle que les avantages de structures et de programmes hyperconcentrés sont finalement plus évidents dans le contexte de sociétés aux prises avec les perturbations dramatiques d'une modernisation s'instituant à pleine force. Un hyperbuilding serait moins crédible par exemple dans les conditions d'une urbanisation presque complétée comme au Japon ou en Amérique où, strictement parlant, il aurait peu à offrir.

À l'inverse, dans un contexte en voie de développement, les vertus d'un hyperbuilding, soit le déploiement d'une énorme masse critique contrôlable, pourrait constituer un avantage démontrable. Si cette hypothèse est vraie, il s'ensuit qu'il serait intéressant d'atténuer

l'importance de l'aspect technique d'un hyperbuilding plutôt que de l'intensifier. Même si ce concept représente clairement le

« prochain pas » du développement, il ne devrait pas être confondu avec la haute technologie. L'idée ne fonctionnera que si on peut combiner à l'ambition visionnaire de son hyper-échelle une diminution comparable de sa technicité, au profit d'un degré d'élémentaire simplicité. Pour tester cette assumption, nous avons observé la ville de Bangkok. La

plus grande qualité de cette ville en rapport à cette opération serait d'être à la limite du tolérable. De l'évident problème du trafic aux politiques impuissantes à régir son développement aléatoire, Bangkok est une ville en état de crise. Elle est donc en conséquence par définition, une ville mûre pour l'expérimentation.

Dans ce contexte, l'hyperbuilding pourrait créer une enclave autonome fonctionnant 24 heures sur 24, un monde à part offrant sur un seul site les vertus de la vie urbaine sans les impacts négatifs supplémentaires de l'urbanisation déjà excessive de la métropole thaïlandaise. Assumant aussi que chaque hyperbuilding devrait être programmatiquement ajusté à son contexte, cela signifie dans le cas de Bangkok, de contribuer à réduire la dépendance de la population aux migrations quotidiennes par l'introduction un endroit où les gens peuvent demeurer.



Bangkok

LE SITE • Le site sélectionné est localisé au sud du centre historique de Bangkok, sur la presqu'île de Phra Padeng, une très grande étendue de verdure restée jusqu'ici quasiment intouchée par le développement. Se lovant dans un important méandre du fleuve Chao Praya, cette zone constitue un véritable poumon vert pour la mégalopole. L'implantation suggérée de

l'hyperbuilding se ferait sur une portion relativement restreinte de l'extrémité nord-est de Phra Padeng, à proximité du nouveau quartier des affaires de Yannawa, se développant sur l'autre rive, et en connexion à une zone stratégique où confluent infrastructures ferroviaires, autoroutières et portuaires. Juxtaposant l'hyperbuilding à un environnement pratiquement vierge, l'intervention propose le point hyperdense pour pallier la prolifération incontrôlable des métastases urbaines, et se pose comme une stratégie de préservation de la nature magnifiant l'impact architectural à travers le contraste des différences extrêmes.



PROGRAMME • Dans le but d'accomplir son rôle quant à la préservation de la qualité de l'environnement, l'hyperbuilding se doit d'éviter de provoquer une surcharge des infrastructures de transport de la capitale, déjà insuffisantes. Pour ce faire, la proximité entre le logis et le lieu de travail doit être accentuée. Suivant ce précepte, l'hyperbuilding forme une cité potentiellement autonome conservant des liens privilégiés avec la dynamique urbaine environnante.

ESPACE • Résistant à l'homogénéité et à la monotonie qui stigmatisent en général les projets de grande échelle, l'hyperbuilding se veut une transposition verticale de la variété et de la complexité qui caractérisent la ville. L'échelle de l'hyperbuilding est comparable en termes de densité de population à 36 km² du tissu urbain de Bangkok. Sur cette surface, toute sorte de lieux et de programmes s'entremêlent dans une diversité spontanée. S'inspirant de cette qualité, l'hyperbuilding se structure comme une métaphore de la réalité urbaine horizontale. Les tours deviennent ainsi des rues, les mégavolumes forment des quartiers spécifiques, les diagonales constituent des boulevards qui connectent le complexe à la ville existante alors que les plates-formes, à l'instar des grands parcs urbains, assurent la cohésion des différentes entités urbaines.



TYPOLOGIES • L'hyperbuilding est constitué de 16 éléments typologiques ayant chacun un rôle spatial particulier. Ces éléments sont conçus en fonction de données structurales et programmatiques spécifiques. Six « rues » (tours) constituent le principal domaine d'habitation. Quatre « boulevards » (diagonales) forment les axes majeurs de circulation en plus de servir différents programmes liés à leur position. Quatre « quartiers » s'incarnent dans des mégavolumes dont le faible ratio de façades exposées est particulièrement propice aux fonctions commerciales et culturelles ayant un faible besoin de lumière naturelle. Enfin, deux « parcs » (plates-formes) réunissent un grand ensemble d'activités recevant lumière et ventilation par différents types de patios et de perforations.



CIRCULATION • Suivant son corollaire urbain, l'hyperbuilding offre une collection variée de systèmes de transport. Les « boulevards » assurent le transport de masse et la liaison à la ville basse au moyen de différents types de funiculaires, d'un lien direct au réseau ferroviaire déjà en place, de même que par des points de contact privilégiés avec les infrastructures autoroutières et fluviales de Bangkok. Les « rues » équipées d'ascenseurs à basse et haute vitesses constituent les principaux axes de circulation verticale. Enfin, une promenade lie le sommet du complexe (niveau 1000 m) au parc bordé par le fleuve Chao Praya (niveau 0). Ce sentier pédestre et cyclable serpentant à travers fonctions et espaces variés incarne la lenteur et la nécessaire décélération du technologique que sous-tend le concept d'hyperbuilding.

STRUCTURE • L'hyperbuilding est conçu structurellement comme l'intégration de plusieurs édifices distincts dans un complexe dynamique. Techniquement, les données ayant trait à la stabilité, à la circulation et aux services sont organisés collectivement dans une configuration urbanistique tridimensionnelle. Les « rues » forment un groupement de colonnes liées par les plans horizontaux des « parcs », contreventés par les diagonales des « boulevards », le tout supportant la masse des « quartiers ». Dans cet agencement ouvert, aucun élément n'est conçu comme irremplaçable. À l'instar d'une structure urbaine, chaque composante peut être détruite et reconstruite indépendamment des autres.

ÉVOLUTION • Pour absorber la croissance rapide de Bangkok, l'hyperbuilding devrait être bâti rapidement, comme une injection répondant à une nécessité immédiate.

Mais il est aussi intéressant d'imaginer l'évolution à long terme d'un tel concept. L'hyperbuilding, à l'inverse des mégabâtiments conçus comme des entités homogènes, forme un conglomérat urbain capable de croître et de muter comme le fait une ville.

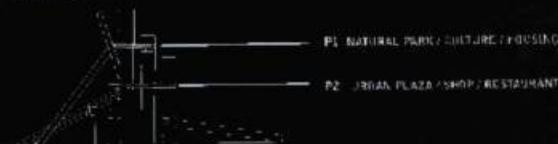
RUES



QUARTIERS



PARCS



BOULEVARDS

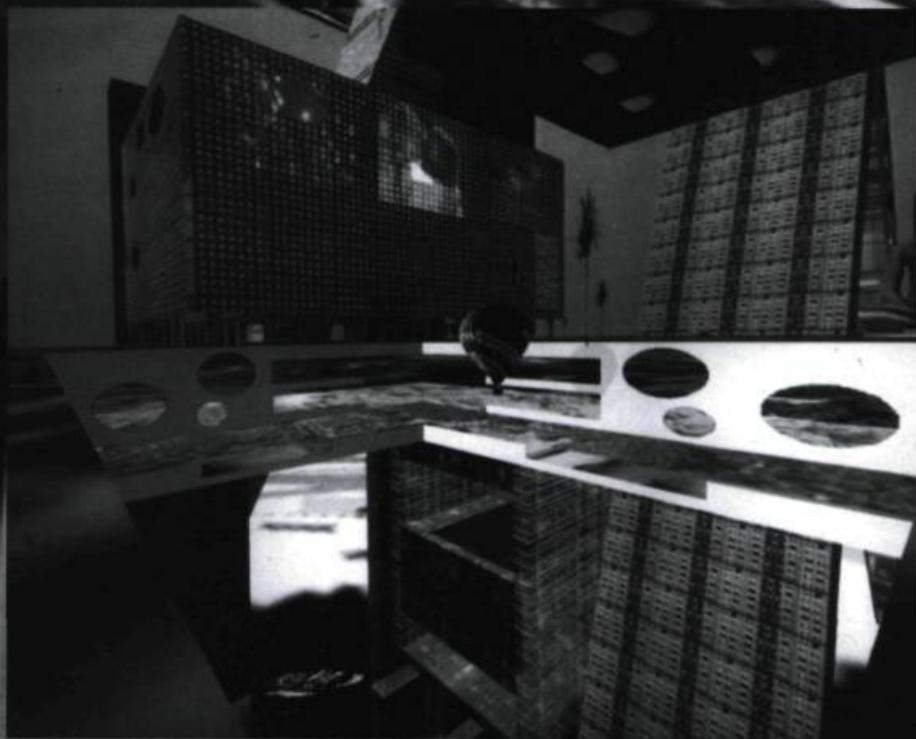




ENVIRONNEMENT • L'hyperbuilding accueille une population de 120 000 habitants. Considérant la densité actuelle de Bangkok, sept fois moins élevée que celle de Manhattan, on en déduit qu'une telle population nécessiterait un développement occupant une surface de 36 km². L'hyperbuilding oppose la concentration spatiale à l'expansion horizontale à laquelle est dramatiquement confrontée la mégacité thaïlandaise. Transposition tridimensionnelle du tissu urbain traditionnel, son positionnement stratégique et son concept organisationnel n'impliquent pas la création massive de nouvelles infrastructures au sol. Ainsi, le socle situé à 450 m d'altitude forme le niveau de référence du complexe à partir duquel s'organise l'ensemble des infrastructures nécessaires. C'est à partir

de ce nouveau sol que les édifices s'élèvent vers le ciel ou « descendent » vers le sol indigène. Les points de contact avec la surface de la presqu'île laissée pratiquement à l'état sauvage sont, à l'exception de la promenade, strictement d'ordre structural.

VIE • La vie dans une ville est marquée par l'équilibre variable entre le plaisir de « bénéficier de tout » et les conséquences stressantes de la congestion. Le temps de transit moyen du foyer au lieu de travail est de deux heures à Bangkok, la vitesse moyenne d'une automobile étant d'environ 8 km/h, soit deux fois moins que celle à Tokyo. L'hyperbuilding résout ce problème en proposant un amalgame de différentes composantes urbaines dans la même structure spatiale. La densité résultante soulage l'atmosphère des problèmes environnementaux engendrés par la congestion automobile en plus d'induire une richesse topologique dramatique intensifiant l'expérience de la vie quotidienne. •



Équipe de conception :
Rem KOOLHAAS,
Yo YAMAGATA,
Xavier CALDERON,
Luc LÉVESQUE,
Kohei KASHIMOTO,
Donald Van DANSIK
avec Frans BLOK,
Oleg NIKOLAEVSKI,
José MOLMANS,
Kristjan KALTENBACH,
Stijn RADEMAKERS