



BEAUTÉ DURABLE

CI-DESSOUS
L'arbre à vent (ici
à Genève) est une
éolienne urbaine
imaginée par
le designer suisse
Claudio Colucci.

Pourquoi les technologies solaire, éolienne ou hydraulique devraient-elles être moches? Ne remporteraient-elles pas davantage l'adhésion si elles étaient séduisantes à l'œil?

PAR LUC DEBRAINE

Petit précis d'esthétique renouvelable «La beauté sauvera le monde», prédit Fiodor Dostoïevski dans *L'Idiot*. Si, dans un glissement anachronique, on place l'aphorisme en 2018, il peut prendre un sens que n'aurait pas anticipé l'écrivain russe. Posons le constat ainsi: pour être mieux acceptées par le plus grand nombre, les technologies des énergies renouvelables ou alternatives ont besoin de davantage de beauté.

Qu'y a-t-il de plus laid qu'un panneau solaire disposé vaille que vaille sur un toit? De plus brutal qu'un champ d'éoliennes dans un paysage campagnard? De plus massif qu'un barrage hydraulique? De plus monstrueux qu'une usine géothermique? De plus disgracieux qu'une voiture à hydrogène? Tout se passe comme si les énergies propres devaient être moches pour être prises au sérieux.

On ne discute pas ici de la nécessité de recourir à ces technologies pour lutter contre l'épuisement des ressources naturelles, la pollution, le réchauffement climatique. Mais peut-être que ces solutions seraient ressenties comme encore plus indispensables si elles étaient séduisantes à l'œil. Elles ont toutes les dimensions que l'on veut – l'efficacité, la rationalité, la fonctionnalité – sauf celle de l'esthétique. Sans la grâce du beau, pas de désir. Ni d'adhésion.

PROBLÈME DE LANGUE

Le jugement connaît bien sûr des exceptions. De plus, la situation s'améliore. Mais nous sommes encore loin du compte. La cause principale de cette insuffisance esthétique est le vieil antagonisme des ingénieurs et des artistes, cette dernière acceptation englobant les designers, les architectes et autres créateurs de formes. Techniciens et artistes ne parlent pas la même langue, n'ont pas les mêmes exigences et vitesses d'exécution. Ils pensent différemment et ne se comprennent pas. Un ingénieur rationalise, quantifie, résout des problèmes dans un cadre précis. Un artiste cherche, en dehors des cadres, des formes, symboles et significations qui sont davantage que des fonctions.

Pour l'heure, lorsque trop d'attention est accordée à l'esthétique dans les techniques durables, le résultat est contre-productif. Deux exemples proches. L'arbre à vent installé depuis 2016 devant une banque genevoise est une éolienne urbaine dont les feuilles, lorsqu'elles tournent, produisent un peu d'électricité. L'éolienne est élégante. Le problème est que ses feuilles tournent peu et que son rendement est très faible. La société française qui produisait ces arbres à vent a fait faillite l'an dernier.

Le vitrage de la façade ouest du SwissTech Convention Center à l'EPFL en impose. Il est composé de panneaux photovoltaïques translucides à colorant. Déclinés en tonalités de rouge, de vert et d'orange, selon les recommandations d'artistes, les modules

solaires sont magnifiques. Mais, leur rendement est pauvre, de l'ordre de quelques malheureux pourcents. Dans un cas comme dans l'autre, le beau est l'ennemi du bien.

MAISON TRANSLUCIDE

Les exemples plus réussis s'appuient sur une méthode de travail qui commence à faire ses preuves. Il faut qu'artistes et ingénieurs travaillent de concert dès l'amorce d'un projet, se comprennent grâce à une langue commune, intègrent au mieux l'esthétique dans la technique, regardent ensemble dans la même direction. C'est ce qui s'est passé dans la maison solaire suisse qui a gagné, en octobre dernier, le concours international du Solar Decathlon à Denver, dans le Colorado. Le pavillon suisse a dominé cette compétition universitaire grâce à son efficacité énergétique, ses prouesses d'ingénierie, sa gestion de l'eau, son travail de communication.



NeighborHub: la maison solaire suisse qui a gagné le concours Solar Decathlon aux Etats-Unis en octobre 2017.

Bois et technologie numérique: l'habitacle du prototype Xmotion de Nissan dévoilé au Salon automobile de Detroit en janvier dernier.



Son architecture a recueilli tous les suffrages. L'équipe commune à l'EPFL, la HEIA, l'Université de Fribourg et la HEAD de Genève est sortie des sentiers battus. Elle a réussi à intégrer au mieux les installations photovoltaïques dans les parois verticales de la maison, appelée «NeighborHub». Les dix équipes concurrentes avaient disposé les panneaux solaires sur le toit de leurs constructions. Le NeighborHub translucide, qui étincelait dans la nuit de Denver, était splendide.

Pour Marilyne Andersen, responsable académique du projet suisse, doyenne de la faculté Environnement naturel, architectural et construit à l'EPFL, l'architecture respectueuse de l'environnement a longtemps été décourageante. «Dès les années 1970, le débat s'est concentré sur la performance énergétique, au détriment de l'esthétique. Du coup, il y a eu schisme entre ceux qui parlaient de durabilité et ceux qui se souciaient de la qualité de construction», regrette-t-elle. Avant d'ajouter: «La vraie réussite d'une architecture durable est quand on ne s'aperçoit pas, de l'extérieur, qu'elle consomme peu d'énergie.»

La réalisation du NeighborHub a été fastidieuse. Avec comme principale difficulté de faire travailler ensemble des architectes et des ingénieurs qui, au début, ne s'entendaient pas. Mais une écoute réciproque s'est imposée, avec le succès que l'on sait. Les étudiants en communication visuelle de la HEAD ont eux aussi été associés à l'aventure dès ses prémises.

ART AUTOMOBILE

L'automobile à énergie alternative souffre également d'un déficit esthétique. Plus précisément d'un conservatisme formel qui n'est plus en adéquation avec des véhicules qui sont toujours plus électriques, plus connectés, plus autonomes. Campés sur leurs traditions, sommés de ne pas être audacieux en raison d'enjeux financiers gigantesques, les designers automobiles restent sous

la coupe des techniciens. Alors même qu'une propulsion électrique et l'habitacle d'un véhicule autonome leur permettraient de renouveler en profondeur leur vocabulaire stylistique.

Là aussi, les choses bougent. Au récent Salon automobile de Detroit, plusieurs designers parlaient d'art, sans complexe. Alfonso Albaisa, responsable du style de Nissan, insistait sur l'«empreinte digitale» des artistes dans l'habitacle épuré et boisé du prototype de SUV Xmotion, ainsi que dans celui de la limousine X Inspiration d'Infinity (la marque de luxe de Nissan).

LEÇON DE TYPOGRAPHIE

Karim Habib, designer de l'étude X Inspiration, se souvenait à Detroit de sa formation à l'Art Center College de La Tour-de-Peilz. Surtout de ses cours de sculpture, de peinture et d'architecture qui ont été déterminants dans sa formation de styliste industriel. «J'ai par exemple suivi l'enseignement d'une professeure qui avait été formée à l'école typographique de Bâle. Pour la première fois de ma vie, je comprenais l'importance des proportions. L'alternance de la finesse et de l'épaisseur, le jeu du positif et du négatif, les espaces entre les lettres. J'ai énormément appris.»

Signe de changement, les écoles d'art se mettent à gagner des concours de design automobile. En fin d'année dernière, deux étudiants de l'Académie des beaux-arts de Cracovie ont remporté l'une des deux catégories du concours international Valeo (5000 étudiants de 750 universités s'y étaient inscrits). Ils ont imaginé un élégant véhicule électrique autonome servant à la fois de transport, de livraison et de capsule pour le sommeil. C'était la première fois qu'une école d'art remportait le concours, où 750 hautes écoles du monde entier s'étaient inscrites. Déplacer les lignes, intégrer au mieux l'esthétique à la technique... peut-être qu'un jour la beauté, au lieu de la laideur, sera vraiment durable. ■