

Chris YOUNÈS est docteur en philosophie et professeur des écoles d'architecture à Paris-La Villette et à Clermont-Ferrand, et responsable scientifique du Gerjau, « Réseau philosophie, architecture, urbain ». Elle a dirigé plusieurs publications d'ouvrages collectifs, dont *Habiter, le propre de l'humain* (La Découverte, 2007).

Chris YOUNÈS

A l'assaut du ciel

C'est vers la fin du XIX^e siècle que fut construit le premier immeuble à grande hauteur (40 mètres pour quatre étages), possédant ascenseur et structure métallique dissimulée derrière la pierre de taille et surmontée d'un toit Renaissance. Une nouvelle ère s'amorce, comme un retour de la Tour de Babel, édifiée pour unir le ciel et la terre. Les constructions modernes en hauteur tirent leur nom et leur signification¹ de cet archétype.

1. Cf. l'ouvrage de Thierry PAQUOT, *La folie des hauteurs. Pourquoi s'obstiner à construire des tours*, Paris, Bourin éditeur, 2008.

Plusieurs métaphores ont été lancées. On a parlé de *building skyward* (1883), de *skybuilding* (1883) et de *cloud-scraper* (1887). Mais le nom retenu apparaît en 1889 dans un article du Chicago Tribune, et représente une synthèse des noms déjà évoqués. On appellera ces constructions en hauteur les *skyscraper* (gratte-ciel). Cette dénomination exprimait plus un souhait qu'une réalité, mais elle se voulait également programmatique et prémonitoire. Tout se passe, en effet, comme si les hommes étaient une fois encore repris du désir d'habiter le ciel.

Au début du XX^e siècle en France, les appellations sont diverses, désignant les hésitations pour qualifier ces autres formes d'installations humaines. Eugène Hénard parle en 1910 de « phare », Auguste Perret en 1922 de « maison-tour », Le Corbusier plus tard de « village vertical » ou d'« immeuble pilier ». Il explique (en 1931) les enjeux : « Raison d'être du gratte-ciel : décongestionner le centre ville en accroissant la densité pour diminuer les distances. Postulat contradictoire, impératif à

← Tour « Burj Dubaj » en construction à Dubaï, la plus haute du monde (hauteur prévue plus de 800 m), agence Skidmore, Owings & Merrill Architectural de Chicago.

l'heure présente, et dont la solution miraculeuse est apportée par le gratte-ciel. » On connaît son célèbre récit de voyage à New York, le conduisant à appeler à « plus de hauteur, de densité du gratte-ciel et d'étendue libre au pied du gratte-ciel »². Plus tard, Rem Koolhaas va prendre le *Dowton athletic club*³ comme paradigme de la congestion urbaine ultime, décrivant un édifice (toujours existant) qui combine à la verticale piscine, club de boxe, gymnases, vestiaires, bars, etc.

Ces nouvelles « flèches » tournées vers les sommets se mettent à donner un air surréaliste et mythique au paysage urbain. Jurant avec l'horizontalité classique de la ville, elles semblent susciter le vertige à l'intérieur comme à l'extérieur. Aussi bien leur habitant que leur spectateur y voit une sorte d'ascension de la ville. Un autre monde s'ouvre donc avec la tour où tout est fait autrement, en verticalité : un peu comme si la terre se dérobaient avec ces espaces chimériques, comme si leur masse corporelle diminuait d'autant qu'ils se rapprochaient des cieux.

Cette idée est doublement réalisée par le lieu de naissance et le projet qui a présidé aux destinées des gratte-ciel. En effet, c'est dans une ville aussi riche et surprenante que le fut Chicago qu'elles sont nées ; une ville qui paraît s'être coupée de la terre, du monde agricole, du « vieux monde » et de ses valeurs, pour tendre vers une autre strate, où tout serait vécu et perçu différemment. Ce qui renforce encore le caractère fantastique de ce nouvel art architectural, c'est que la ville s'y est adonnée après le gigantesque incendie de 1871 qui l'avait ravagée. Comme si, avec elle, l'homme renaissait de ses cendres et de son histoire, se transformant de terrestre qu'il était en être aérien et spatial. Louis Sullivan décrit ce nouveau-né de l'architecture comme « une chose fière et altière, qui semble s'élever dans les hauteurs par la simple merveille de n'être qu'une, de haut en bas, sans la moindre dissonance ». *Le Seagram Building* de Mies van der Rohe reste à ce propos exemplaire.

Avec le gratte-ciel, il s'agit d'une création architecturale qui, s'appuyant sur les miracles de la technologie moderne, dépassant les styles en vigueur (néoclassique et néogothique) et inventant le sien propre, réalise pleinement le rêve inachevé des

2. LE CORBUSIER, *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, Plon, 1937.

3. Rem KOOLHAAS, *New York Délire : un manifeste rétroactif pour Manhattan (Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan, [1978])*, 010 Publishers, Rotterdam, 1994, pp. 152-159.

Ces nouvelles flèches tournées vers les sommets se mettent à donner un air surréaliste et mythique au paysage urbain.

4. DIDEROT, *Pensées sur l'interprétation de la nature*, [1753], Flammarion, 2005, pp. 182-183.

hommes de la plaine de Shinéar dont se sentait proche Diderot un siècle plus tôt, considérant que comme eux, « nous connaissons la distance infinie qu'il y a de la terre aux cieus, et nous ne laissons pas que d'élever la tour »⁴. Mais si leur tour marquait les degrés, les niveaux et les étages (de nombre assez modeste, puisqu'elle n'en avait apparemment pas plus de sept), la tour moderne donne l'impression de jaillir directement et subitement d'on ne sait où pour s'élancer d'un bond vers le ciel.

C'est un tout qui s'impose comme tel, qui se fait valoir par son unité, défiant le temps en en annulant les traces et les effets. Arrêter le temps, « suspendre son vol », s'arrêter. Tel fut le rêve de beaucoup de poètes et peuplades. Tel fut ainsi celui des habitants de Shinéar qui « se déplaçaient à l'Orient » et qui, ayant rencontré la plaine, se dirent entre eux : « Faisons-nous une ville et une tour dont le sommet pénètre les cieus ! Faisons-nous un nom et ne soyons pas dispersés sur la terre ! » (Gn 11,4). Une ville, une tour et un « nom », voilà les conditions de la fixité, de la citadinité.

La tour moderne est-elle le dernier barrage contre le nomadisme ? A coup sûr, elle est la marque du capitalisme triomphant. A New York, et plus précisément dans l'île de Manhattan, lieu d'un trafic mondial en raison de son port et d'une convergence de migrations humaines ainsi que d'une spéculation foncière exorbitante, la terre devenue trop exiguë ne peut que déborder sur le ciel. Cette île constitue un milieu urbain, et n'édifie pas seulement des objets solitaires. Il s'agit d'une ville-tour comme Chicago et aujourd'hui Hong Kong ou Mexico.



Starrett & Van Fleck,
Downtown Athletic Club,
1930, New-York

Les lois et les règlements éclatent sous la pression d'une course vers le soleil et l'air, mais aussi et surtout vers une accumulation de profit. En même temps que valeur utilitaire, ce type de bâtir se fait valoir comme signe d'une certaine opulence et d'un certain mode de vie. Plus il s'élève, plus il gagne en prestige. Le monde des affaires forge de la sorte un nouveau paysage, un nouveau modèle d'urbanisme qui traduit l'intensité d'une activité économique. Dès les années 1920, Earl Schultz faisait remarquer que les premiers gratte-ciel étaient conçus comme de véritables « panneaux publicitaires » au profit de leurs propriétaires, signes apparents de la réussite et de la modernité.

Devenue symbole de richesse, la tour continue de gagner en gigantisme et en attrait dans tous les continents, quand bien même les tours jumelles du *World Trade Center* ont été le 11 septembre 2001 la cible d'avions-suicide et que la tour apocalyptique hante les imaginaires. C'est comme s'il suffisait de l'importer pour importer avec elle le confort, le bien-être et la prospérité.

Ainsi la Chine n'a pas tardé à céder à cette fascination, comme si elle voulait envoyer par là le signal de son insertion dans le capitalisme mondial. Shanghai compterait aujourd'hui plus de 7 000 tours qui donnent à cette ville un autre visage, entraînant des déplacements de population vers les faubourgs périphériques ou les villages voisins, et provoquant un affaissement continu du sol qui se rapproche tous les ans un peu plus du niveau de la mer. Dans ce nouveau contexte, un masque tombe et les paradoxes apparaissent au grand jour. De moyen de concentration à Manhattan, occultant la dispersion qu'elle sème à distance et dans les lointains, la tour devient à Shanghai l'instrument d'éparpillement et de dispersion directe des populations locales et avoisinantes.

L'architecte Zhuo Jian, qui enseigne à l'université de Tongji, décrit⁵ comment une lutte est en cours entre les nouveaux occupants que sont ces tours-mastodontes, qui gagnent de plus en plus de terrain jusqu'à envahir le centre historique, et la « ville basse » qui tente de résister. Ce contraste urbain témoigne en profondeur du conflit entre deux cultures et deux populations : celle qui s'attache à la terre, au propre comme au figuré, et celle qui a opté avec la valeur de l'argent pour une course effrénée dans le circuit de la mondialisation financière. L'enjeu est à la fois économique et politique. Il reste suspendu à l'avenir de la Chine qui, ayant été pendant des années et encore plus depuis la chute de l'URSS soumise à une forte pression internationale, développe désormais la politique d'une « puissance mondiale ».

La prolifération sans précédent des tours de plus de 100 mètres s'accélère, prenant aussi la forme d'une escalade entre pays ou entre investisseurs. Un cas particulièrement représentatif de cette folie argentée des hauteurs semble être celui des tours de Dubaï aux Émirats Arabes Unis. C'est là un exemple de la démesure aussi bien sur le plan du symbole que sur celui de la réalité. Ainsi le projet en cours de réalisation depuis 2004,



Ludwig Mies van der Rohe et Philip Johnson, *Seagram Building*, 1954-1958,

5. Dans le dossier de la revue *Urbanisme* consacré aux tours, n° 354, mai-juin 2007.

Burj Dubaï, qui a été annoncé comme devant être achevé en août 2009, apparaît comme un défi, une « tour dans le désert » ou un « château dans le sable » (l'arabe *Burj* signifie aussi bien une tour qu'un château).

On a affaire à un artifice total, non seulement au sens d'artefact, mais au sens d'artifice économique et architectural.

Dans ce pays de peuplades errantes depuis des millénaires, traînant leurs maigres troupeaux à la recherche d'eau et de pâturage, faisant et défaisant chaque jour leurs tentes, voici que, brusquement, se dresse la tour dite la plus haute (plus de 800 m), la plus volumineuse (162 étages), la plus spacieuse quant à sa superficie (²) et la plus coûteuse (1.200.000.000 \$) du monde. Une fois achevé, cet ouvrage devrait avoir absorbé environ 330.000 m³ de béton armé, 39.000 tonnes de poutres en acier, 142.000 m² de verre et 22 millions d'heures de travail. C'est à croire qu'il s'agit là d'une habitation pour toute la population de ce petit pays : d'ailleurs, une anecdote court dans les pays arabes qui, par un subtil jeu de mots, convertit le mot *Imârât* (Émirats) en '*imârât* (immeubles).

On a affaire, dans ce cas, à un artifice total, non seulement au sens d'artefact ou ouvrage produit par la main de l'homme, mais au sens d'artifice économique et architectural. La tour, qui est un objet cher en substance, en énergie, en exploitation et en construction, est un objet de luxe. Or nous voilà en présence d'un petit pays désertique au passé moyenâgeux, aux structures économiques et sociales d'une précarité séculaire, et qui importe le signe le plus ostentatoire de la richesse et de la puissance. Est-ce là un miracle comme aiment à le déclarer certains économistes ? Certes, malheureusement, puisqu'il s'agit bien ici du miracle que fait l'alliance du pétrole et du dollar !

Un indice est cependant à retenir qui illustre les conditions d'épuisement liées à cette gigantesque réalisation : les conditions de travail de ceux qui l'exécutent. En 2008, chaque jour, autour de 5 000 personnes (ingénieurs, ouvriers, spécialistes en divers métiers) s'activaient dans le chantier, à une température atteignant les 45 °C à l'ombre. La presse rapporte, à titre d'exemple, que le salaire d'un charpentier qualifié était de 7,60 \$ (5,50 €) et celui d'un ouvrier moyen de 4 \$ (2,85 €) par jour. De là les émeutes qui ont secoué le pays en 2006 et qui ont provoqué des dégâts humains et matériels considérables.

Voici la boucle bouclée: la tour qui avait pour motif de barrer la route à la dispersion en provoque de plus violentes en son sein même. Pour ceux qui savent lire les symboles, il y a là une profonde leçon à méditer. D'ailleurs, sous l'effet de la crise économique qui secoue les sociétés à l'automne 2008, de nombreux chantiers de gratte-ciel sont stoppés, notamment la construction du plus haut immeuble d'Amérique Latine, le *Costanera Center*, de 70 étages et 300 mètres de haut à Santiago du Chili, ainsi que les gratte-ciel censés battre le record de hauteur en Europe (Tour de Russie à Moscou, 612 m) et En Amérique du Nord (Tour Spire à Chicago, 610 m). Il en est de même à la Défense (Paris) de la Tour Signal de Jean Nouvel qui, avec ses 300 mètres de haut, en a une centaine de plus que les tours voisines.

Est-il possible de transformer l'homme, cet animal terrestre, et de le faire vivre dans les cieux ?

R. Barthes disait à propos de la tour Eiffel que « la tour attire le sens comme un paratonnerre la foudre ». Il semble que la tour en architecture déclenche plutôt la polémique et le débat. En plein cœur du désert d'Arizona, Paolo Soleri utilise le concept d'arcologie – l'architecture au service de l'écologie – pour nommer son « hyperbuilding » qui se présente comme un nouveau concept de ville verticale destinée à héberger à terme 5 000 personnes réparties dans 25 modules, et qui lui apparaît préfigurer l'avenir de la ville.

Mais le débat qui se déroule à propos de l'implantation de tours à Paris est a contrario particulièrement significatif de la fascination ou du rejet qu'elles exercent. Au-delà de la stigmatisation négative du nombre d'entre elles, depuis celle de Montparnasse jusqu'à celles de maintes cités des années 60, avec la trilogie des tours, des barres et des dalles comme symboles de ville froide, impersonnelle, malsaine, elles sont jugées par certains comme anti-écologiques et accusées d'être à même de défigurer Paris. D'autres voix se font entendre au contraire qui insistent sur les propriétés d'une génération d'un nouveau type de tours écologiques ouvrant des possibles quant à la densité, la compacité, et la mixité fonctionnelle, s'intégrant au sol de la ville et à l'environnement, telle la tour de Thom Mayne qui devrait se construire à la Défense.

6. Cité in *Lake Shore Drive Apartments*, Werner BLASER, éd. Birkhäuser : « Our next experience came on a windy day. The building was swaying, water in the toilet was dancing, and the vertical blinds were swinging in pendulum motion together like a chorus line. I felt like we were on a cruise ship ».

Que faut-il en conclure ? Il est certain que la construction en hauteur, tel l'immeuble haussmannien, a façonné d'autres formes de ville et d'urbanité. Toutefois, plus ces immeubles se mettent à prendre de l'altitude, plus des problèmes se manifestent, qu'il importe de ne pas ignorer. Une panne d'ascenseur, un incendie qui se déclare, un malade à transporter en civière et d'autres occurrences de la vie quotidienne ont vite montré les limites et les inconvénients de cette vie dans l'espace, qui se trouvent multipliés par le nombre d'étages. On ne peut méconnaître la mécanisation de la vie dans ces hauteurs, où l'on est obligé de recourir à des machines de plus en plus puissantes et de plus en plus nombreuses pour assurer des opérations aussi simples que l'aération de l'intérieur ou les déplacements domestiques.

Par ailleurs, son caractère d'enclave résidentielle sécuritaire ne « fait pas société » puisqu'elle impose une urbanité sélective et discriminante. Le « Lake shore drive » (célèbre projet de Mies van der Rohe, terminé en 1951 sur les rives du lac à Chicago) n'est pas un immeuble de logement social, faut-il le rappeler. Le témoignage de Masami Takayama⁶ en 1992 est d'autre part troublant quant à l'expérience vécue un jour de vent, avec la forte impression d'être sur un navire de croisière en pleine mer ! Le coût est élevé de ce type d'habitat, en argent, énergie, etc., mais aussi ses conséquences citadines et anthropologiques en question.

Est-il possible de transformer l'homme, cet animal terrestre, en un « animal aérien » pour parler comme Aristote, et de le faire vivre dans les cieux ? Comment lui donner des ailes pour escalader tant de hauteur ? La tour est-elle en train de changer la « nature humaine » et la condition urbaine, ou est-elle condamnée à représenter la nouvelle mesure d'une démesure mégalomane et d'une iniquité insoutenable ?

Chris YOUNES