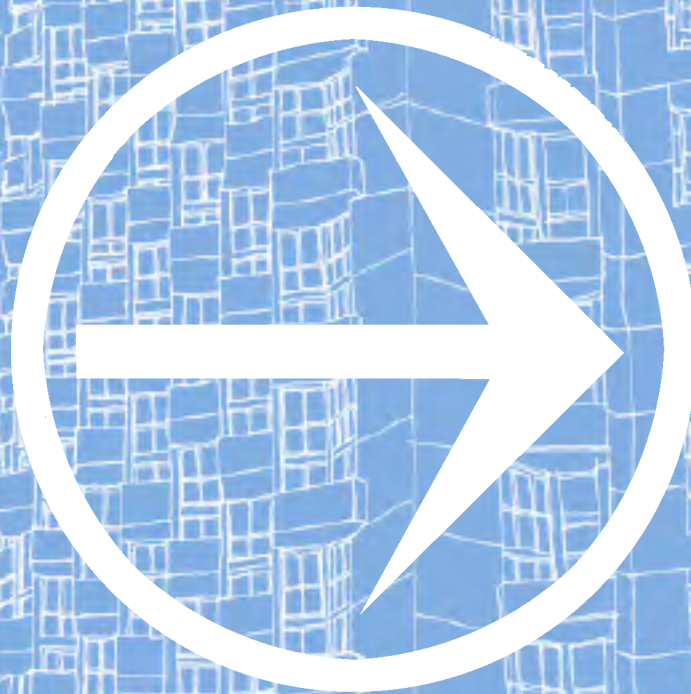


FAUT-IL CONSTRUIRE
RENNES EN HAUTEUR ?

LES
TOURS

- 7 Jean-Yves Andrieux *La grande hauteur. Une architecture incomprise et controversée*
- 12 Marc Dumont *Nantes et Malmö : deux cas de tours*
- 15 Hervé Vieillard-Baron *De l'origine des grands ensembles*
- 21 Catherine Guy *Les grues sont de retour au Blossne*
- 23 Serge Salat et Caroline Nowacki *La tour n'apporte pas la densité*
- 31 Thierry Paquot *Un réquisitoire anti-tour*
- 35 Larissa Noury *Comment la couleur vint aux tours*
- 45 Frédéric Bourcier *« Si l'on veut de la nature, il faut des tours »*
- 53 Jean Huchet *« Ma vie au 25^e étage de l'Éperon »*
- 59 Catherine Guy *Vivre au sommet des quartiers Sud*
- 62 Gilles Cervera *Notes et contre-notes autour des hauteurs*
- 65 Emmanuel Reuzé *Les hauteurs imaginées*

FAUT-IL
CONSTRUIRE
RENNES
EN HAUTEUR ?





La grande hauteur. Une architecture incomprise et controversée

RÉSUMÉ > *Les immeubles de grande hauteur sont nés à New York et Chicago au 19^e siècle. Prouesse technique, ils n'apparaissent pas d'un seul coup mais sont le fruit d'une histoire toujours en mouvement dont nous racontons ici le premier acte de 1870 à 1940. La France, pourtant pays de la tour Eiffel, a toujours manifesté des réserves à l'égard de la grande hauteur.*

TEXTE > **JEAN-YVES ANDRIEUX**



En architecture, la grande hauteur a toujours suscité des réactions vives, bien avant les images hallucinantes des *Twin Towers* de New York en flamme, le 11 septembre 2001 ; en fait, elle inquiète depuis sa naissance même, en France du moins. Elle est le produit de facteurs qui ont nourri le doute en même temps que fait la force du 19^e siècle, parce qu'ils sont liés à l'apparition du machinisme dans la cité, à l'usage intensif de matériaux nouveaux (fer, verre et, surtout, acier), à l'inventivité formelle des architectes et structurelle des ingénieurs, à l'audace des commanditaires, à l'expansion du trafic, à l'essor de l'industrie de main-d'œuvre, à l'urgence de la question sociale, parfois au hasard des circonstances, bref à tous les problèmes que suscitent des sociétés où le mouvement, puis la vitesse, s'installent partout comme des données premières.

JEAN-YVES ANDRIEUX est professeur d'histoire de l'art contemporain à l'université de Paris-Sorbonne.

Le proto-gratte-ciel, un modèle nord-américain

En étant schématique, on peut dire que le prototype de la tour naît de la combinaison de trois facteurs : 1. les squelettes de métal expérimentés à l'intérieur des constructions (Oxford Museum, 1855-1860) ; 2. L'invention de l'ascenseur par Elisha G. Otis (employé pour la première fois, en 1857) ; 3. Le caractère rectiligne du dessin urbain





Leur naissance coïncide avec l'expérience de Gustave Eiffel pour l'exposition de 1889 à Paris.

dans les villes industrielles nord-américaines, où des espaces dégagés sont prêts à accueillir des objets autoportants, sans la limite d'un gabarit strict de hauteur comme il en existe alors en Europe (5 étages à Paris). Ce système de grille est spectaculaire à New York et à Chicago où la croissance démographique est multipliée par six, entre l'incendie de 1871 qui ravage cette ville auparavant largement bâtie en bois, et 1900 (1,7 million d'habitants).

L'école de Chicago

Le gratte-ciel n'apparaît toutefois pas d'un seul coup et c'est pourquoi les deux villes s'en disputent la paternité. L'un des tout premiers « elevator buildings » (c'est-à-dire un édifice doté d'un ascenseur), livré en 1868-1870 par Arthur D. Gilman, Edward H. Kendall et George B. Post, pour l'*Equitable Life Assurance Company*, à New York, est de taille encore modeste (4 étages). Plus décisifs sont, en 1873-1875, le *Tribune Building* (Richard M. Hunt) et le *Western Union Building* (Post), toujours à New York, car ils mettent en place la morphologie ternaire qui s'impose pour longtemps : un ou deux étages de boutiques en bas, six à huit étages homogènes de bureaux au milieu, un étage d'amortissement en haut, le tout distingué par les ordres colossaux traditionnels reposant sur un soubassement massif et sommés d'une corniche.

Appliquant cette formule, Henry H. Richardson, un architecte formé à Paris, et Dankmar Adler, associé à Louis Sullivan, jettent ensuite les bases de ce que les historiens



nomment l'école de Chicago, le premier dans le *Marshall Field Wholesale Store* (1885-1887), les seconds dans le célèbre *Auditorium Building* (1887-1889), tous deux d'allure plus compacte. L'immeuble le plus célèbre de cette série de « proto-skyscrapers » demeure, à Chicago encore, le *Rookery Building* (1885-1886) des architectes Daniel H. Burnham et John W. Root, qui tente de s'affranchir avec timidité de l'ordonnancement classique d'origine.

Un nouvel objet architectural

À ces dates qui, chacun le remarque, coïncident avec l'expérience de Gustave Eiffel à Paris pour l'exposition de 1889, l'explosion des besoins et une spéculation foncière forcée provoquent, à Chicago, un bond qualitatif et quantitatif, qui, en quelques années, consacre la grande hauteur, proprement dite. Dans le *Reliance Building* (1890-1894), Burnham et Root atteignent déjà 14 étages, débarrassés de la lourde maçonnerie d'avant, sorte de cage légère posée sur une base indistincte, tandis que les façades où s'encastrent les « Chicago windows », sortent de la structure, annonçant le mur-rideau. Alors que les recherches plastiques continuent dans un standard stabilisé, la course à la hauteur reprend néanmoins de plus belle, mais à New York : Robert H. Robertson passe à 28 étages au *Park Row Building* (1896-1899). Cette fois, il apparaît que la rupture avec l'échelle européenne est bel et bien consommée.

On réduit souvent cette aventure au squelette de métal de William Le Baron Jenney (autre architecte américain formé à Paris) pour le *Home Insurance Company Building* (1885), à Chicago, haut de 42 m – il est vrai re-



marquable —, qui rappelle la cage autoporteuse du moulin Menier à Noisiel (1872, Jules Saulnier). Mais les choses ne sont pas aussi simples. La complexité des problèmes initiaux à résoudre pour bâtir en hauteur (fondations en radier, contreventement des parois, lutte contre le feu, répartition des charges, résistance des matériaux, contrôle de l'oscillation, unité stylistique) aboutit à de nombreux tâtonnements, tant matériels que formels, qui font que l'apparition du gratte-ciel n'est pas une marche linéaire triomphale vers un type d'architecture, dûment maîtrisé, porteur d'emblée d'une nouvelle valeur symbolique.

Après 1918, la compétition entre le réel et le phantasme

Il faut l'entre-deux-guerres pour en venir à bout, dans la période de croissance qui précède le krach de 1929, aux États-Unis, où les idées de l'avant-garde messianique européenne font peu recette. Ces images américaines ont fait le tour du monde. Sans la moindre gêne, Manhattan se hérise d'un manteau de rêve, très éclectique, où se distingue la proue solitaire, revêtue d'un habit classique,

du *Flat Iron Building* (Burnham, 1909). En 1916, pour préserver l'ensoleillement et l'aération des rues, le règlement de zonage de New York impose, au-delà d'une hauteur maximale, un retrait qui donne aux tours suivantes la forme de ziggourats. Cass Gilbert réinterprète alors les piliers et les flèches du gothique perpendiculaire anglais dans le *Woolworth Building* (1917).

Mais les générations d'après trouvent le moyen de se libérer de ces redents obligatoires en éloignant l'immeuble de la rue, comme le font Louis Skidmore, Nathaniel A. Owings et John O. Merrill dans la *Lever House* (1952) ou Ludwig Mies van der Rohe, un des maîtres des grands monolithes lisses, dans le *Seagram Building* (1958).

Pour lors, c'est le concours pour le siège du Chicago Tribune qui, en 1922, stimule l'imagination des architectes, appelés à produire, sur une parcelle plus ample, une icône du génie américain. Deux Européens s'y distinguent. En vain. Adolf Loos, propose de convertir le fût entier du gratte-ciel en une gigantesque colonne dorique posée sur une base à redents. Eliel Saarinen imagine, lui, une forme télescopique dont la linéarité, allégée en hauteur par des retraits successifs, fait école, malgré l'échec du projet classé second. Mais les vainqueurs, Raymond M. Hood et John M. Howells, à nouveau un transfuge de l'École des Beaux-Arts de Paris, préfèrent garder une enveloppe néo-gothique, dont les trois parties canoniques résolvent avec habileté les contraintes du programme, tout en imposant la plastique d'une cathédrale moderne.

La critique européenne s'étrangle à cette vision « réactionnaire ». Le directoire du journal n'en a cure : il voulait un lieu qui fonctionne et une vigie symbolisant son ambition morale de s'élever au-dessus des miasmes de la cité. Il l'a. De là, le malentendu s'installe entre les deux rives de l'Atlantique. Le Corbusier le résume, à sa manière, dans *Vers une architecture* (1923), en disant : « Écoutons les conseils des ingénieurs américains. Mais méfions-nous des architectes américains. » Le réalisme de ces derniers s'embarrasse d'autant moins de scrupules que la grande hauteur chamboule l'économie de la construction : la modeste agence d'architecture à l'européenne est remplacée, outre-Atlantique, par des groupements de praticiens qui prennent vite la taille de grosses entreprises pérennes, puisque certaines d'entre elles existent toujours aujourd'hui, longtemps après la mort de leurs fondateurs, dont elles gardent le nom.

La plastique d'une cathédrale moderne.





La France réagit à l'émergence des tours en fonction de la relation ambiguë qu'elle entretient avec les États-Unis.

De la munificence des styles à l'exigence de la fonction

En dépit de la crise, la « théâtralité consumériste », comme la qualifie William J. R. Curtis, ne faiblit donc pas dans les 259 m du *Chrysler Building* de William van Allen (1928-1930), justement fameux pour son élégance expressionniste, saturée d'allégories (l'aigle américain, le chevron de la firme automobile), et le luxe de ses matériaux. Mais celui-ci est vite surclassé par l'*Empire State Building* de Richmond H. Shreve, Thomas W. Lamb et Arthur L. Harmon (1931), le plus haut du monde (381 m), véritable ville verticale dont les quartiers sont distribués selon leur fonction. Puis vient le complexe babylonien du *Rockefeller Center* (1931-1940), achevé après la mort de Hood, son superviseur, dont les batteries d'ascenseurs sont relayées par un réseau de rues et de galeries desservant ses différentes tours, mais en sous-sol.

Après le cliché romantique de la ligne d'horizon (« skyline »), celui, rationaliste, de l'arbre, comme l'invoquait l'un des pères de la modernité américaine, Sullivan, lui-même auteur du *Wainwright Building*, à Saint-Louis (Missouri, 1890-1891), pour exprimer le rassemblement du savoir-faire technologique, de la force financière et de la rigueur managériale, ne pouvait pas être mieux représenté. Dépassant dès lors l'image idéalisée de la verticalité, les architectes américains décodent peu à peu les complexités de ce qui est enfin devenu un type : l'emboîtement des niveaux horizontaux, la diffusion de la lumière sur des plateaux rayonnants, le rôle du noyau central, la division des niveaux, la mixité des fonctions (car l'unité de l'immeuble de bureaux d'autrefois doit être revue), la maîtrise des circulations, la membrane des façades.

Une première synthèse entre le réalisme états-uniens et les idées du mouvement moderne, intégrant cette complexité, se fait jour, en 1926-1932, dans le *Philadelphia Savings Fund Society*, de George Howe (à nouveau un ancien des Beaux-Arts de Paris) et William E. Lescage (formé, lui, à Zurich), qui s'affirme, dissymétrique au possible, pour concilier, dans une structure dynamique, les volumes écrasés de son piédestal (agence bancaire), verticaux de son corps principal, à l'avant, équipé de l'air conditionné, et de sa colonne d'ascenseurs, à l'arrière. C'est ce que l'on appelle bientôt, à la suite d'une exposition du Museum of Modern Art à New York, en 1932,

le « style international ». L'architecture étant revendiquée comme volume plutôt que masse, le modèle de la tour s'apprête, après la guerre de 1939-1945, à assimiler cette improbable synthèse entre le vieil idéalisme et l'industrialisation de masse. C'est une autre longue histoire.

L'origine des réticences françaises

Alors qu'elle a formé les meilleurs architectes du Nouveau Monde, la France réagit à l'émergence des tours en fonction de la relation ambiguë – historique et culturelle – qu'elle entretient avec les États-Unis. La grande hauteur n'est certes pas absente du débat hexagonal. Mais, sans remonter jusqu'aux prémices du 19^e siècle, elle existe peu dans les faits et beaucoup sur le papier. Peu après le déballage public qui a opposé les intellectuels français sur la tour Eiffel, aux arguments souvent navrants, l'exposition universelle tenue à Chicago en 1893 donne aux visiteurs internationaux l'occasion d'une confrontation objective avec les réalisations américaines.

Les Anglais et les Allemands reconnaissent alors l'audace locale. Le regard des Français est plus sceptique, car l'architecture leur paraît toujours plus un art qu'une entreprise. Il est plus condescendant aussi, malgré la surprise devant le rythme des chantiers, les techniques de construction et l'importance des paramètres économiques. Les professionnels discutent les bénéfices du gratte-ciel « américano-roman », voient comment il articule le tissu urbain, optimise l'usage du sol, distribue les espaces, permet de chauffer de vastes volumes. Mais leurs idées ne sont pas nettes, lorsqu'ils taxent l'immeuble de bureau de « maison haute ». Quant à l'ossature métallique, elle ne convainc pas, quand, plus tard, on la confronte au béton.

Expérimenté à Villeurbanne

Après 1918, la grande hauteur est pourtant expérimentée dans le quartier dit justement des gratte-ciel, à Villeurbanne (1927-1931), vaste ensemble à usage d'habitat social bâti par Môrce Leroux dans la banlieue ouvrière de Lyon. On y remarque deux tours, de 19 étages, techniquement inventives (pour leur chauffage notamment), érigées en gradins sur une structure de métal qui n'est pas sans rappeler l'exemple américain.

Peu auparavant, la grande hauteur a été agitée comme une sorte d'épouvantail par les deux papes de l'entre-deux-guerres : Auguste Perret et Le Corbusier. Le pre-

mier dessine une avenue bordée de tours pour l'habitation, vaguement éclectiques, partant des anciennes fortifications de Paris, vers la banlieue. Il publie cette planche dans *L'Illustration* du 12 août 1922, mais se démarque aussitôt de l'influence nord-américaine dont il juge les gratteciel trop élevés et les rues trop étroites.

À la même époque, lui-même rétif à cette influence, Le Corbusier prépare un schéma de ville pour 3 millions d'habitants qu'il transpose, peu après, dans le plan Voisin de Paris, dévoilé lors de l'exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes, en 1925. Il place sur la rive droite de la Seine, d'immenses artères de circulation pour la reine automobile, cantonnées de dix-huit tours cruciformes qui annihilent le tissu antérieur, ne gardant du passé que quelques marqueurs. Cette provocation déclenche, on s'en doute, un tollé.

La cité de la Muette

Aussi, lorsque survient le concours pour l'aménagement de la voie monumentale partant de la porte Maillot (1930), où s'exprime une timide forme d'américanisation, les projets de tours (par Henri Sauvage, Robert Mallet-Stevens, entre autres) sont-ils recalés. C'est pourtant l'année où Paul Morand publie *New York*. Mais on se souvient des éruptions de Louis-Ferdinand Céline (alias Bardamu), y débarquant au petit matin et découvrant, avec horreur, dans *Voyage au bout de la nuit* (1932), une « ville debout, (...) pas baisante du tout, raide à faire peur » !

Le premier chantier français de la grande hauteur débute, en définitive, qu'en 1933 à la cité de La Muette (Eugène Beaudouin, Marcel Lods), à Drancy : 5 tours de 14 étages, ponctuant des immeubles parallèles, en bande, de 4 étages, autour d'une immense cour, au destin funeste puisqu'elle est transformée, pendant la Seconde Guerre mondiale, en camp de transit pour les Juifs, avant leur déportation vers les camps de la mort.

Au-delà de cet usage terrible par les nazis, La Muette est davantage tenue, à juste titre, comme l'ancêtre de nos grands ensembles. Il est vrai qu'elle a peu en commun avec les expériences américaines. Tout y est différent : matériau, objectif, technologie, emprise au sol, rapport à la ville, sécurité, idéologie, financement, etc., en sorte qu'il y a, depuis ce temps, une confusion française typique, entre tour et grand ensemble, entre tour de bureaux et barre de logements.

Les tours aujourd'hui ?

Or, si l'on veut, au regard de ces faits, prendre les moyens d'un jugement raisonnable sur les tours, pour les besoins de notre temps, il faut se libérer de quelques clichés. Résumons quelques points clés. La tour n'est pas un type unique, caractérisé par sa seule hauteur (plus de 10 étages), loin de là. Elle ne se réduit pas à un objet hors norme, une icône d'autant plus agressive pour l'environnement qu'elle est isolée, spectaculaire et innovante. Ses parties hautes sont moins déterminantes que sa base, car c'est celle-ci qui commande son insertion dans la ville : parvis, podium, jardin, dalle, place, etc., ne se ressemblent pas.

Le site d'implantation conditionne donc la taille et le profil architectonique des projets, non l'inverse, puisque la tour n'est pas dévoreuse d'espace au sol. Elle s'accommode au contraire de parcelles cadastrales assez modestes et est compatible avec la topographie des îlots historiques. D'où la variété des lieux et des échelles possibles dont dépend l'approche de la densité, de l'énergie, de la durabilité et des circulations.

Les auteurs d'un récent (et remarquable) *Manuel de la grande hauteur* distinguent ainsi plus de vingt combinaisons entre « le monument en cœur d'îlot » et la « mégastructure de tours ». Les aménageurs pourraient en tirer d'utiles leçons pour l'avenir.

C'est sa base qui commande l'insertion de la tour dans la ville : parvis, podium, jardin, dalle, place, etc.

POUR
ALLER
PLUS LOIN

Cohen (Jean-Louis), Damisch (Hubert), *Américanisme et modernité : l'idéal américain*

dans l'architecture et l'urbanisme, Paris, Flammarion, 1998.

Massu (Claude), *Chicago : de la modernité en architecture, 1950-1985*, Marseille, Parenthèses, 1997.

Firley (Éric), Gimbal (Julie), *La tour et la ville : manuel de la grande hauteur*, Marseille, Parenthèses, 2011.

Zukowsky (John) dir., *Chicago : naissance d'une métropole, 1872-1922*, Paris ; Munich, RMN ; Prestel-Verlag, 1987.





Nantes et de Malmö : deux cas de tours

CONTEXTE > *Il y a tour et tour. Deux exemples pour illustrer les changements de style et d'époque. Une « vieille » tour : celle de Bretagne à Nantes, la plus haute de l'Ouest, emblématique des années soixante-dix. Marc Dumont en décrit ici les avatars. Très loin de là, la tour vrillée de Malmö en Suède. Cette Turning Torso audacieuse inaugurée 2005 mélange logements et bureaux.*



TEXTE > **MARC DUMONT**

La Tour Bretagne : premier gratte-ciel de l'Ouest

1976 : l'Ouest obtenait son premier gratte-ciel ! Réalisée par l'architecte Claude Devorsine après 5 ans de travaux, la Tour Bretagne va marquer à partir de cette date le paysage nantais et, de fait, constituer la tour de grande hauteur la plus haute de l'Ouest. S'élevant à 144 m (étage inférieurs compris) pour un poids total de 80 000 tonnes dont 1400 kg d'acier, la Tour est venue répondre à l'exigence de disposer d'une offre conséquente de bâtiment tertiaire dans un secteur très exigu (à peine 1800 m²).

En 1968, l'idée était alors de construire un parking sur six étages avec station-service. Les trois premiers niveaux auraient été occupés par un grand centre-commercial composé de 25 boutiques et de restauration rapide, le reste de la tour étant occupée par des bureaux occuperaient l'ensemble des étages supérieurs. Il faut dire que la place de Bretagne offrait des conditions optimales même si au départ c'était plutôt un parking souterrain qui était envisagé.



La tour est caractéristique des années 1970, à l'image de la Tour Montparnasse – petit complexe nantais par rapport à la Capitale ? – avec une forme massive, carrée, strictement minimaliste et bien inscrite dans la logique du style international, illustrant aussi l'urbanisme de la démesure et des grands gestes architecturaux (grandiloquents plus qu'autre chose), de ces années-là;

Reste que le rapport des Nantais à cette Tour est bien mauvais, les sondages montrent régulièrement qu'elle est bien intégrée à l'univers mental des habitants, mais pas moins détestée : froide, distante et surtout inaccessible.

En 1971, la réalisation en a été confiée à une société d'économie mixte. Elle était censée témoigner du classement de la ville en « métropole d'équilibre ». Le centre commercial n'y sera finalement jamais réalisé. La chronique de sa construction et de sa vie quotidienne ont été un peu tumultueuses comme cet épisode de l'oubli du dépôt de la demande de permis de construire alors que les plans avaient déjà été réalisés, ce qui retarda la construction de deux ans. Ou bien le cas de ce restaurant du 29^e étage qui a dû finalement fermer compte tenu du nombre de suicides....

La tour de Bretagne dispose aujourd'hui de parkings souterrains. Les étages sont entièrement occupés par des bureaux, utilisés en majorité par des administrations qui pourtant à cause des loyers trop élevés sont toujours restés à moitié vides. Une déshérence accentuée depuis le départ des services de la communauté urbaine Nantes Métropole sur le site du Canal Saint-Félix ; la tour semble aujourd'hui chercher en vain un second souffle...

D'où le fait que la terrasse du 32^e étage, encore fermée, devrait rouvrir au public à partir de juin 2012, avec la réalisation d'un café-restaurant, dans le cadre de la programmation « Le Voyage à Nantes ». Débouché « miracle » ? Le Nid à 150 m de haut offrira une terrasse qui permettant de découvrir la ville à 360 degrés. Cet espace de convivialité, représentant le nid d'un gigantesque héron, est une création du plasticien Jean Julien. Et le bar restera ouvert après le « Voyage à Nantes » : tout un chacun pourra faire le tour de la terrasse, qui sera recouverte d'un filet pour des questions de sécurité.

La Tour Bretagne va marquer le paysage nantais et constituer la tour la plus haute de l'Ouest.

Les Nantais n'aime pas cette Tour jugée froide, distante et surtout inaccessible.





La tour atteint aussi des objectifs de moindre impact écologique.

La Turning Torso : un défi technique

Dans la ville suédoise de Malmö situé sur la côte du détroit de Öresund et à la pointe des démarches de développement durable – la ville a notamment visé l'auto-suffisance énergétique à travers un grand projet de gestion intégrée –, on trouve le second plus haut gratte-ciel d'Europe, la Turning Torso, tour de grande hauteur emblématique du style déconstructiviste. Cette tour, conçue par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, atteint une hauteur de 190 mètres, et ce petit chef-d'œuvre d'ingénierie se compose de dix étages de bureaux, 147 appartements (chaque étage dispose d'environ 400 m² de surface habitable), locaux de banquet, cave à vin, salles de conférence, salle de sport...

La construction de ce gratte-ciel a représenté un considérable défi technique du fait de sa forme : la tour se compose de neuf cubes assemblés en spirale formant un bâtiment s'élevant dans le ciel en tournant sur lui-même d'un quart de tour. Le « Torso » indique l'inspiration de l'architecte Santiago Calatrava dans le mouvement d'élévation d'un corps humain. Calatrava, sculpteur de formation, architecte et ingénieur, est entre autres responsables de projets tels que le complexe sportif olympique d'Athènes et le World Trade Center Transportation Hub, qui est en cours de construction dans le cadre de Ground Zero. Il a aussi créé plusieurs ponts, les gares et les tours de contrôle du trafic aérien. L'architecte fonde son travail sur la perspective d'un sculpteur ; il s'est inspiré des animaux et des humains et leurs mouvements naturels. Il réalisera lui-même certaines oeuvre d'art présente dans la tour de Malmö. Au final, la Turning Torso combine sculptures et bâtiments classiques de l'immeuble de grande hauteur.

Les chiffres de la tour donnent un peu le vertige, comme les 2368 fenêtres de la façade principale, trois ascenseurs desservant les appartements se déplaçant à cinq mètres par seconde (donc 38 secondes pour passer du niveau du sol à 54^e étage...), 4 400 tonnes de barres d'armature et de 25 000 mètres cubes de béton nécessaires à la construire...

La tour atteint aussi des objectifs de moindre impact écologique : une liste de 10 matériaux dangereux à éliminer a été incluse dans le cahier des charges, elle a été construite avec des matériaux locaux, elle exploite l'énergie renouvelable, vise les économies d'énergie,

inclus des systèmes de recyclage des déchets de cuisine, de « monitoring » par ses habitants de leurs consommation de chaleur et d'eau.

Naturellement, mêlant bureaux et logement, la vue des habitants est imprenable : Falsterbo et Trelleborg, au sud, Helsingborg, au nord, l'ouest de Copenhague, et les plaines de l'Est...

De l'origine des grands ensembles

RÉSUMÉ > *Les cités-jardins françaises des années vingt sont une sorte de prélude aux grands ensembles, ces regroupements à caractère social qui dépassent les 500 logements et qui fleurirent après-guerre. Ces grands ensembles doivent aussi beaucoup à l'influence américaine et à celle de Le Corbusier. Question : comment ce creuset supposé d'une société nouvelle et égalitaire en est-il venu à polariser les tensions sociales ?*

TEXTE > **HERVÉ VIEILLARD-BARON**



Toute recherche sur la naissance des grands ensembles français conduit à s'interroger sur l'origine d'une forme urbaine en rupture avec l'ancienne diversité paysagère de la ville, mais aussi sur la place des utopies dans la pensée urbaine. Elle s'inscrit dans la complexité pour autant que ces ensembles résultent de réflexions croisées, comme celles qui ont conduit à la définition du logement social à partir des cités ouvrières, ou celles qui ont engendré de véritables fondations urbaines en s'appuyant sur une esthétique architecturale adaptée ou non au logement du plus grand nombre. La forme même des « tours » qui ont fleuri avec les barres dans les années 1960 n'est pas étrangère à celle du gratte-ciel américain, mais elle résulte d'un long processus d'adaptation et de recontextualisation.

Pour mémoire, on rappellera que l'expression « grand ensemble »¹ entre en concurrence dès les années 1930 avec l'appellation plus expressive de « gratte-ciel de ban-

HERVÉ VIEILLARD-BARON est professeur à l'université Paris Ouest Nanterre, directeur du master de géographie et d'aménagement, membre de l'Unité mixte de recherche du CNRS, LAVUE (Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement).

1. Le vocable de « grand ensemble » est apparu pour la première fois en juin 1935 sous la plume de l'urbaniste Maurice Rotival, dans le titre d'un article publié par la revue *L'Architecture d'aujourd'hui* et consacré aux HBM collectifs construits par les Offices publics en vue de « moderniser la banlieue ».





C'est le seuil minimal de 500 logements qui est généralement retenu pour les « grands ensembles ».

lieue », ou de « gratte-ciel d'habitation » reprise des États-Unis. Elle est parfois confondue après 1945 avec les notions plus globalisantes de « cité nouvelle », de « ville neuve », de « ville-satellite » ou, tout simplement, de « ville nouvelle ». Mais aussi étonnant que cela puisse paraître, le grand ensemble n'a pas de définition juridique en France : il ne désigne pas un mode d'édification, mais plutôt une forme urbaine caractérisée par un regroupement de barres et de tours sur un espace soumis aux règles du zonage.

Du point de vue quantitatif, c'est le seuil des 500 logements qui est généralement retenu dans la mesure où il correspond au seuil minimal nécessaire pour la programmation d'une ZUP après 1958. Nous considérerons ici que le grand ensemble se définit à partir de cinq critères : la rupture introduite avec le tissu ancien, la forme (tours et barres), la taille (plus de 500 logements), le mode de financement (aides de l'État) et la globalité de la conception. La localisation périphérique, majoritaire pour la région parisienne, ne saurait constituer un critère général puisque plus de la moitié des grands ensembles de province ont été construits en situation centrale ou périurbaine.

Dans un premier temps, nous montrerons en quoi les cités-jardins à la française sont emblématiques d'un mouvement qui conduira à un habitat social de masse et à des constructions imposantes. Dans un deuxième temps, nous verrons quelles ont été les influences américaines dans les formes qui ont été développées par les urbanistes et les architectes des grands ensembles, avant de rappeler l'influence décisive, mais non exclusive, de Le Corbusier.

La cité de Drancy (1935) : un dévoiement

Après les cités ouvrières et les habitations à bon marché, les cités-jardins à la française construites dans les années 1920 comportent non seulement des villas, mais un nombre important de petits immeubles collectifs en écho aux sollicitations du « Mouvement moderne ». À la différence de l'Angleterre, les lignes rectilignes s'imposent face aux courbes et le principe de la relation à la nature comme facteur de développement social n'apparaît pas totalement décisif. La cité-jardin de Suresnes, construite à l'ouest de Paris, comporte par exemple 2327 logements collectifs et 173 pavillons individuels.

La cité de La Muette érigée en 1935 à Drancy par

Lods et Beaudouin constitue le meilleur exemple du détournement des théories initiales, tout en étant présentée comme l'idéal-type de la « cité-jardin verticale ». Celle-ci devait se composer d'un premier ensemble de dix barres parallèles en peigne reliées entre elles par cinq tours de cinquante mètres de hauteur, d'un second ensemble en redan, d'un troisième groupe de trois barres en U, et enfin d'un quatrième ensemble permettant de clore le mail. Mais cette opération, présentée comme révolutionnaire, est victime de la crise économique à telle enseigne que le gouvernement affecte en 1938 une partie de l'ensemble aux compagnies de gardes mobiles de Paris. Détournée de ses intentions sociales, la cité de la Muette est ainsi devenue le premier grand ensemble de la région parisienne, ensemble tragiquement célèbre puisqu'il servira de camp de rassemblement des juifs pendant la guerre.

Les gratte-ciel de Villeurbanne

Les « gratte-ciel » situés au centre de Villeurbanne, à l'est de Lyon, annoncent aussi à leur manière ce que seront les dispositifs qui présideront à la construction des tours après la guerre. Cette œuvre spectaculaire qui souligne les intentions sociales de la municipalité (« changer la ville pour changer la vie ») comprend trois ensembles : six groupes d'immeubles avec deux gratte-ciel de dix-neuf étages, l'hôtel de ville et le Palais du travail. Sa conception résulte des principes énoncés pour la réalisation des cités-jardins : hygiène, rationalité, esthétique et économie.

À partir de 1952-1953, de puissants moyens techniques, financiers et législatifs seront mobilisés. La conjonction d'une volonté politique et d'une planification cohérente fera alors du logement « une tâche impérative ». La guerre avait popularisé le modèle américain, mais le rôle que les États-Unis ont joué dans le domaine de l'architecture et de la conception urbaine est bien antérieur en réalité.

À l'origine, une fascination pour l'Amérique

Dès la fin du 19^e siècle, on a pu observer, d'une rive de l'océan atlantique à l'autre, une série de transmissions qui ont légitimé la construction massive d'ensembles de logements, mais aussi l'élaboration de véritables projets de ville. Toute proportion gardée, l'effet monumental qui

À la différence de l'Angleterre, les lignes rectilignes s'imposent face aux courbes.

était réservé à la fin du Moyen Âge au pouvoir religieux avec l'église et son clocher, au pouvoir militaire avec la forteresse et son donjon, ou encore au pouvoir municipal avec le beffroi, se manifeste au 20^e siècle avec le gigantisme des gratte-ciel et la puissance des grands ensembles, ceux-ci étant devenus en quelque sorte « une affaire d'État »². Qu'on ne s'y trompe pas : les gratte-ciel américains sont au début le produit d'une vision anticonformiste, alors que les grands ensembles, construits « en série » dans les années 1960-70, se révèlent bien vite d'un conformisme radical n'hésitant pas à aligner des dizaines de barres et de tours dans la linéarité du chemin de grue.

La ville « idéale » ?

Pour préciser les choses, il est nécessaire de faire retour sur un passé plus éloigné et de se référer aux exemples étrangers. On voit ainsi qu'entre 1890 et 1930, une ambition totalisante anime aussi bien les ingénieurs américains que les architectes germaniques qui semblent les plus novateurs en Europe. Leur objectif final est de créer une ville parfaitement proportionnée. L'immeuble collectif est plébiscité : il apparaît pour eux comme un pion posé sur un damier renouvelé dans ses articulations et ses circulations. Cette ville idéale ira jusqu'à corriger les errances urbanistiques de Manhattan, pourtant symbole de la modernité américaine : « Imaginez que, par un coup de baguette magique, nous puissions recomposer les gratte-ciel de New York en les rendant uniformes tels des piliers magnifiques et parfaitement proportionnés pour les regrouper de façon à réaliser une sorte de temple merveilleux et impressionnant au cœur de la City (...) », s'exclame Richard Paget au congrès de Londres sur la planification urbaine en 1910.

La majesté de l'ordonnement est sans doute un défi pour l'homme, mais c'est aussi un défi lancé aux dieux ! Symboliquement, dans sa confrontation avec le ciel, le gigantisme de la tour célèbre le progrès après avoir glorifié les princes. Les normes architecturales classiques sont rejetées au profit de la transparence et de la « multicellularité ». En somme, par une surenchère de techniques toujours plus audacieuses, il s'agit de transgresser l'ordre ancien et de retrouver les voies de la liberté.

Précisément, si l'on met à part leur caractère luxueux et leur fonction de service (bureaux, hôtel, commerce, administration), les gratte-ciel américains ne sont pas étran-

gers aux préoccupations des architectes européens, ne serait-ce que par les critiques dont ils font l'objet. La tour de grande hauteur souligne en effet les problèmes posés par la lumière, l'aération et la congestion des agglomérations.

Le rêve d'Auguste Perret

Après avoir comparé la Tour Eiffel aux gratte-ciel, le grand architecte français Auguste Perret se demande à la même époque s'il est possible « de concevoir toutes les maisons d'une cité moderne semblables à celle-là (la tour Eiffel) et encore plus développées vers le ciel ? ». En 1920, dans *L'Intransigeant*, il va jusqu'à déclarer : « Voici la cité que je me plais de concevoir. Des avenues de 250 mètres de large et, de part et d'autre, des maisons qui touchent aux nuages, des tours si vous voulez, des blocs espacés communiquant entre eux par des passerelles... ». Perret fait ainsi dessiner un projet de gratte-ciel pour l'axe « Paris-Saint-Germain » à partir des anciennes fortifications : ces gratte-ciel, conçus pour l'habitation et non pour les bureaux, s'étalent en bordure de voies, selon le principe de la séparation des circulations. Mais le dessin des tours est ici de style néo-classique et le plan d'ensemble contient une critique explicite de l'organisation américaine. Perret condamne « l'erreur des gratte-ciel américains, tout à fait illogiques dans des avenues trop étroites »³. Dans la pratique, ses tours auront un plan cruciforme (que l'on retrouvera dans les années 1960-70) afin que la lumière « se répande à flots dans tous les appartements ».

Aux États-Unis, la conception d'une ville idéale ne vient pas seulement de New York, la ville-phare. L'architecte Louis Henry Sullivan remet en question le plan en damier et fait adopter à Chicago le principe de la construction en hauteur dès la fin du 19^e siècle. La guerre de 14-18 renforce le désir des Américains de faire l'expérience d'une vie nouvelle. Il s'agit en somme de sortir de la folie des hommes en exposant ce qu'ils peuvent faire de meilleur. Le saut doit être qualitatif et quantitatif. Il faut viser à l'universalité pour traiter l'habitat des masses humaines. Autrement dit, la nouvelle pensée sur la ville résulte d'une vision de démiurge et d'une idéologie centrée sur la régénérescence sociale par l'habi-

Construits « en série » dans les années 1960-70, ils se révèlent bien vite d'un conformisme radical.

La guerre de 14-18 renforce le désir des Américains de faire l'expérience d'une vie nouvelle.

2. *Architecture et modernité*, Daniel Pinson, Dominos, Flammarion, 1996.
3. *L'illustration*, Vol.80, N°4145, 12 août 1922.





tat. L'ouvrage de Victor Cambon intitulé « Etats-Unis-France, comment un peuple grandit »⁴ se fait en quelque sorte l'écho de cette conception nouvelle.

L'Europe inspire l'Amérique

Il s'agit de trouver une expression monumentale qui soit sans ambiguïté et directement convaincante avec des formes autonomes et claires. Ce faisant, les architectes américains se situent dans la continuité des penseurs germaniques comme Gropius, ou Hilberseimer qui dessine en 1924 une ville verticale « Hochhausstadt » de 120 flots uniformes pour un million d'habitants. Ces derniers auront leur lieu de travail dans les niveaux inférieurs et leur appartement dans les niveaux supérieurs. La séparation des circulations sera rigoureuse et l'ancien éparpillement des maisons particulières sera remplacé par une masse de chambres entièrement équipées⁵.

Mais ce message rationaliste s'il est adapté aux gratteciel de bureau s'avère mal adapté à des logements destinés à des catégories modestes. La « nouvelle donne » (New Deal) promise en 1933 par Roosevelt doit passer par une politique fédérale du logement, ce qui semble alors totalement contraire à l'esprit américain. C'est dans ces conditions extrêmes que l'Amérique se tourne vers l'Europe. L'architecte américaine Catherine Bauer tente ainsi de faire comprendre à ses compatriotes la spécificité de l'habitat social européen. Elle leur décrit les expériences de Francfort, les cités Törten (à Dessau) et Siemensstadt (à Berlin) conçues par Walter Gropius. Elle rend compte aussi de la cité de la Muette construite avec des procédés de préfabrication novateurs. Finalement, Catherine Bauer montre aux Américains qu'une nouvelle architecture (Neues Bauen) est en train de naître en Europe en prenant en compte la réponse immédiate aux besoins de logement de la société industrielle⁶.

À partir de 1955

Après la Seconde Guerre mondiale, pour répondre à la gigantesque crise du logement du pays, les Français vont relire à leur tour les expériences américaines, en particulier celles qui ont servi pendant la guerre à assurer un logement provisoire aux soldats ou aux populations déplacées. À certains égards, les grands ensembles français apparaissent comme un succédané des constructions industrielles et des habitations de fortune améri-

caines pour temps de guerre. La vue aérienne des écoles d'aviation américaines construites pendant le conflit impressionne l'architecte Marcel Lods : « Les écoles d'aviation sont de pures merveilles et leur aspect, vue d'avion, exprime toujours une clarté de plan magnifique. Les pistes, le logement des élèves, celui du personnel, les hangars aux avions, les terrains de sport, le tout noyé dans la verdure, donne, vue de 2000 mètres, une splendide impression d'ordre, de clarté d'esprit et d'élégance du problème résolu. »⁷

Il reste que la machine industrielle qui produira les grands ensembles n'est pas encore mise en place en 1952, même si les effets du Plan Marshall commencent à se faire sentir. Dans le Plan Monnet de 1947, le logement est sacrifié au profit de l'industrie lourde et il faudra attendre le 3ème Plan pour que le logement devienne une priorité nationale. C'est ce retard qui va conduire la France à accélérer sa production et à la concentrer sur un temps très court. La plupart des grands ensembles sont bâtis en effet pendant une période de vingt ans, de 1955 à 1975, et ils reprennent en partie l'équation américaine : pragmatisme, massivité, économie, temps court d'utilisation, simplification des matériaux et préfabrication dans un contexte de rareté de la main d'œuvre. Après avoir bénéficié des importations américaines, la France crée progressivement ses propres filières productives. On passe alors à une normalisation typiquement française et à un champ technique autonome de l'Amérique où Le Corbusier garde une place qui n'est pas négligeable, mais qui est loin d'être unique.

Les paradoxes de Le Corbusier

Depuis les années 1980, il existe une rhétorique, plus ou moins accusatrice, qui attribue à Le Corbusier la paternité des grands ensembles. La réalité est bien différente. Déjà les positions du grand architecte sont am-

Catherine Bauer montre aux Américains qu'une nouvelle architecture est en train de naître en Europe

C'est son retard qui va conduire la France à accélérer sa production et à la concentrer sur un temps très court. La plupart des grands ensembles sont bâtis pendant une période de vingt ans, de 1955 à 1975.

4. *États-Unis-France, Comment un peuple grandit*, Victor Cambon, 1917, Pierre Roger et Cie éditeurs, Paris

5. *Les projets pour la métropole des années vingt, référents américains*, Aldo de Poli, *Américanisme et modernité*, (sous la dir. de J.L. Cohen et H. Damisch), EHESS, Flammarion, 1992.

6. Anatole Kopp, *Les racines européennes de la culture du New Deal*, In *Américanisme et modernité* (sous la dir. de J.L. Cohen et H. Damisch), EHESS, Flammarion, 1992.

7. Patrice Noviant, 1945 : peur de l'américanisation et production française du logement, *Ibid.*

biguës vis-à-vis de l'Amérique et des gratte-ciel puisqu'elles procèdent tout à la fois de la fascination et de l'aversion. Certes, la cité de la « Ville contemporaine » dont Le Corbusier développe le projet en 1925 découle d'une analyse soignée des villes américaines : elle comprendrait ainsi un ensemble de gratte-ciel de 200 mètres de haut, mais ces derniers seraient reportés au second plan de la vision en étant situés très en retrait des axes de circulation. L'objectif est d'en finir avec l'étouffement et la noirceur des rues-corridors de New York.

En fait, pour Le Corbusier, le gratte-ciel est à la fois un modèle et source de difficultés. S'il a l'inconvénient d'assombrir la rue, il permet de libérer un très grand espace au sol. Il n'occupe en effet que 5% de la surface de la parcelle ; le reste est planté et sert de poumon vert à l'ensemble. En même temps, la forte densité du gratte-ciel (3000 habitants à l'hectare en moyenne) permet de réduire les distances et d'assurer la rapidité des communications. Ce faisant, Le Corbusier emprunte une partie de ses réflexions à Auguste Perret. Épurant la forme des gratte-ciel, il déclare cependant que Perret pense « en allée » et non en plan... Outre le plan « Voisin » de 1925 conçu pour la capitale parisienne, il propose une construction de gratte-ciel en 1931, à l'occasion du concours d'idées qui a été lancé pour l'aménagement de la « voie triomphale » de l'Étoile à La Défense.

Même s'il admire le phalanstère de Fourier, Le Corbusier se défend de se placer sur le plan de l'utopie. Pour lui, ce serait aller contre l'histoire que de refuser l'adaptation des modes de vie aux réalités nouvelles en ignorant l'avènement de la société machiniste.

Respect de l'ancien, quand même

Paradoxalement encore, alors qu'il se dit résolument moderne, Le Corbusier ne cesse de mettre l'accent sur le rôle des anciennes circulations et sur les relations qui s'établissent à l'intérieur même du territoire urbanisé. Il considère que l'urbaniste n'a pas la liberté de déplacer le centre de gravité des métropoles : ce centre en effet dépend directement du réseau des cheminements et des relations sociales fondées sur la géographie et nourries par l'histoire. Tout déplacement du centre mettrait en cause les anciennes continuités et la vocation maîtresse de la ville. C'est la raison pour laquelle le Plan Voisin, iconoclaste par ailleurs, rejette toute hypothèse qui tendrait à

désaxer Paris. Il s'agit d'abord, pour le concepteur des « cités radieuses », de renouveler les espaces de circulation et les volumes bâtis par un agencement subtil de tours et de barres. À la trame unique des rues anciennes, il s'agit de substituer un système classé suivant les « contenus » et formé de plusieurs trames superposées susceptibles de suivre l'évolution des besoins de l'homme.

Trois principes simples

Il n'en reste pas moins que les conceptions urbanistiques de Le Corbusier s'appuient sur trois principes préalables qui ont largement orienté la construction des grands ensembles : d'abord la nécessité de passer à « l'ordre de grandeur » répondant à la civilisation du plus grand nombre, ensuite la mise en œuvre concertée des instruments de la rénovation urbaine et, enfin, le caractère élémentaire des fonctions humaines, au-delà même du strict fonctionnalisme pour lequel la forme doit toujours être l'expression d'une fonction. Ces principes simples, voire même simplificateurs n'ont cessé de poser question à tous ceux qui se sont interrogés sur le devenir des grands ensembles. Si le débat s'est focalisé longtemps sur l'unité d'habitation et sur l'architecture, il porte aujourd'hui davantage sur le blocage des différentes fonctions de la ville en unités spatiales normalisées et isolées.

Vitrine de la croissance...

Au final, on voit bien que les grands ensembles français, avec les barres et les tours qui les animent, sont le produit non seulement d'une longue mise en place conceptuelle, mais aussi d'une conjoncture particulière qui voit se succéder en quelques années une crise économique d'une ampleur sans précédent, une guerre mondiale et une période d'intense activité conduisant à l'industrialisation et au financement massif de la construction.

L'idéologie solidariste qui les a inspirés sera progressivement infléchie dans un sens pragmatique, même si les discours contemporains sur la mixité sociale semblent renouer avec un certain passé. Un regard rétrospectif montre que ces grands ensembles sont présentés au milieu des Trente Glorieuses comme la vitrine de la croissance. Ils expriment à leur manière le miracle économique qui s'affirme de 1953 à 1973 aussi bien en termes de programmation, de fabrication que de ges-

Le Corbusier veut en finir avec l'étouffement et la noirceur des rues-corridors de New York.

Les grands ensembles expriment à leur manière le miracle économique qui s'affirme de 1953 à 1973.





tion. Mais la filiation des tours avec la forme du gratte-ciel américain est indirecte, et l'influence des modes de planification urbaine à l'américaine est loin d'être systématique.

... devenue « quartiers sensibles »

Aujourd'hui, la forme urbaine du grand ensemble - celle-là même qui devait être le creuset d'une société nouvelle plus égalitaire - polarise les tensions sociales. Et le zonage va jusqu'à accréditer la thèse de la fragmentation urbaine en soulignant les territoires de l'exclusion. En somme, les grands ensembles ont été victimes de leur succès dans un premier temps et de l'enrichissement d'une partie de leurs habitants dans une seconde étape, dans la mesure où ces derniers les ont quittés. L'état actuel des quartiers sensibles et la mise en œuvre de la « rénovation urbaine » qui concerne une partie d'entre eux devraient conduire à des leçons de modestie. Le changement social et l'arrivée de nouvelles générations ne rendent-ils pas caduques les extrapolations abstraites d'une « technostructure » qui s'est crue missionnée pour « le bien du peuple » à une époque donnée ?

Enfin, en termes esthétiques et urbanistiques, on a pu croire que le 11 septembre 2001 avait sonné le glas des formes urbaines les plus élevées. Il n'en est rien. Les immeubles de grande hauteur fleurissent non seulement dans les grandes métropoles d'Asie et d'Amérique latine, mais aussi dans les émirats arabes, que ce soit à Bahreïn ou à Dubaï. Le débat est relancé depuis quelques années en Europe et tout particulièrement en France. En novembre 2010, le Conseil de Paris a voté une modification du Plan local d'urbanisme permettant de construire des tours de grande hauteur au-delà du plafond des 37 mètres. Les projets sont déjà avancés dans le 13^{ème} arrondissement, à la porte de Versailles et dans le secteur des Batignolles au nord ouest de Paris.

La tour, une opportunité ?

La tour semble une opportunité nouvelle ; elle tire sa légitimité des multiples rapports sur les bienfaits de la ville dense dans le cadre du développement durable, même si la question de la densification est étroitement associée à celle du coût du foncier dans un contexte de forte tension sur le logement. Mais avant de déplaçonner

massivement, peut-être conviendrait-il de réfléchir plus avant sur la place des hommes dans l'habitat et dans les choix de localisation. Ne s'agit-il pas d'abord de revivifier ce qu'il y a de plus humain dans l'urbanité ?

Réfléchir plus avant sur la place des hommes dans l'habitat et dans les choix de localisation.

Les grues sont de retour au Blossne

RÉSUMÉ > *Le Blossne était quasiment figé depuis son achèvement, il y a quarante ans. Aujourd'hui les grues sont de retour. Elles s'attaquent aux tours pour les rénover, les rhabiller, les restructurer. Ce chantier n'est que la première étape d'un projet de profonde transformation du Blossne.*



TEXTE > **CATHERINE GUY**

À Rennes, le plus grand quartier de grands ensembles est celui du Blossne, dont la construction s'est achevée en 1973. Par la suite, l'hôpital Fontenoy (1980) et le centre culturel Le Triangle (1985) sont encore sortis de terre, et le quartier a aussi bénéficié de cinq stations de la première ligne de métro Val (2002), mais plus aucun immeuble d'habitat n'a été bâti! Alors que la population de la ville de Rennes a continué de s'accroître et que celle des communes de l'agglomération s'est envolée, le nombre des habitants du Blossne a diminué de 30 % pour se situer aujourd'hui aux alentours de 18 000 personnes.

CATHERINE GUY,
présidente de l'Institut
d'aménagement et
d'urbanisme de Rennes
(IAUR), membre du comité
de rédaction de *Place
Publique*

Un projet urbain participatif

Le projet urbain participatif engagé par la Ville pour améliorer le Blossne voudrait inverser ce déclin en construisant, comme dans les autres quartiers, de nouveaux logements. Ils seraient plus adaptés à la baisse de la taille des ménages et dotés d'une qualité environnementale qui les rende attractifs. Voici déjà un premier parti-pris qui interroge: construire au Blossne? Alors qu'au même moment, au niveau national, l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) postule que la rénovation passe par la destruction! Et voilà un second propos





La tour Aunis avant les travaux.
La même tour habillée de noir telle qu'elle sera après les travaux.



qui dérange plus encore : construire de nouvelles tours !¹

Des tours ? Le projet présenté par Antoine Grumbach en dessine l'éventail des possibles : alignées le long des rues, animées de décrochements, agrémentées de larges terrasses, verdies de plantations, colorisées par le dessin de présentation, les tours qu'il imagine s'insèrent dans le quartier pour accueillir de nouveaux habitants, que l'on suppose attirés par la très bonne situation du quartier, ses espaces verts, ses équipements et sa connexion à la gare et au centre. Ces dessins sollicitent l'imagination, mais sans qu'on sache encore pour quel futur ils sont faits et s'ils ont même un avenir...

« Prague-Volga » en chantier

En définitive, dans l'immédiat, si on ne détruit ni construit, quels sont les premiers signes qui vont concrétiser la transformation du Blossne ? Derrière les formes figées des deux tours identiques Aunis et Navarre – que leurs habitants désignent fréquemment par leur adresse « Prague-Volga » - s'est engagée fin 2011 une profonde transformation qui a réintroduit dans le quartier les instruments emblématiques des grands ensembles : les grues. Les sociétés Espacil et Archipel, propriétaires de ces tours de logement social, ont fait appel au cabinet d'architectes Gefflot et Vitel pour travailler sur ces bâtiments, hauts de 17 étages et situés à proximité de la station de métro Le Blossne et de la place de Zagreb.

L'originalité de l'opération tient à la convergence entre deux objectifs : un meilleur cadre de vie pour les habitants et une diversification des fonctions assurées par ces bâtiments.

Les tours « changent de peau »

Concernant le premier point, le choix des architectes a été de créer dans le quartier un repère physique fort et d'articuler les aspects esthétique et technique. En effet, la transformation de ces tours sera très visible, bien plus que n'importe quelle campagne de ravalement : elles vont en

quelque sorte « changer de peau », l'une noire et l'autre blanche, comme le négatif et le positif du même objet, à peine adoucies de quelques taches de couleur vive après les réactions interloquées des habitants à cette radicalité bicolore. L'application de cette nouvelle peau pourra ainsi les envelopper des techniques adaptées sur les plans phonique et thermique, dans le but de faire économiser aux habitants environ 30% de leur facture d'énergie.

Le deuxième aspect modifie la structure interne des deux tours, car les grands appartements d'origine sont souvent inadaptés à la taille actuelle des familles. Il s'agit donc de les faire évoluer de manière à pouvoir accueillir des locataires à la recherche d'un logement à leur mesure, sur le plan de la superficie comme sur celui du montant du loyer. C'est pourquoi l'une des tours va voir les 32 appartements des sept étages inférieurs transformés en 77 petits logements, destinés à une résidence sociale pour les jeunes qui ont des difficultés à accéder au parc locatif privé.

Cent emplois dans la tour

Toutefois, l'innovation la plus forte ne concerne pas l'habitat. C'est l'introduction, dans la tour Aunis rénovée, d'activités générant de l'emploi et du passage: une école d'aides-soignants – liée à la proximité de l'hôpital, l'Association des paralysés de l'Ouest, une crèche associative, etc. Au terme de cette rénovation, en 2014, plus de 100 emplois y trouveront abri. L'image du quartier devrait s'en trouver modifiée et la population sensiblement renouvelée.

Selon son évolution, cette transformation servira de test pour mesurer la capacité à faire évoluer les tours d'habitat du point de vue de l'amélioration du cadre de vie comme du point de vue de la mixité des fonctions. Le succès de cette expérience originale serait un atout de poids pour aborder la suite de la réalisation du projet urbain du Blossne et convaincre les Rennais que les grues ont encore du travail à faire. Avant, peut-être, d'en faire un exemple à l'échelle de nombre des grands ensembles...

32 appartements des sept étages inférieurs seront transformés en 77 petits logements destinés à une résidence sociale pour les jeunes.

1. Le projet a été confié à un cabinet d'architecture et d'urbanisme (A. Grumbach) associé à un cabinet de paysagistes (R. Desormeaux).
À lire : « Dix ans de rénovation, le nouveau destin du Blossne », par André Sauvage, *Place Publique* n°10.

La tour n'apporte pas la densité

RÉSUMÉ > *Ne confondons pas hauteur et densité. En effet, plus on construit haut, plus il faut prévoir de l'espace aux alentours. C'est ainsi que le quartier de la Défense à Paris est moins dense en mètres carrés que celui de la Place de l'Étoile ! Non seulement l'urbanisme de grande hauteur n'est pas une bonne voie pour la densification aujourd'hui considérée comme nécessaire. Mais les tours ont pour inconvénient de détruire la rue et sa sociabilité et de « distendre la maille urbaine » en plus d'être un gros consommateur d'énergie, expliquent les deux auteurs.*



TEXTE > **SERGE SALAT** et **CAROLINE NOWACKI**

Le concept de ville durable et dense est souvent utilisé avec une certaine confusion. On confond la densité réelle avec la densité perçue, sans doute à cause du sentiment d'oppression que provoque l'alignement répétitif de tours et de barres qui bouchent l'horizon.

Or les quartiers verticaux sont, pour des raisons d'occupation du sol différente, quatre fois moins denses que le bâti traditionnel des cœurs de villes historiques. Un grand ensemble n'est généralement guère plus dense qu'un village de campagne tout en étant privé de la riche connectivité physique et sociale d'un village. La densité, en effet, n'est pas seulement une question de maximisation du volume construit. Elle se décline notamment en une densité d'intersections et de connexions courtes et piétonnes, dans un réseau de rues à mailles fines, de longueurs et de largeurs diversifiées.

Pour régler finement les questions d'échanges avec les éléments naturels, on doit ajouter la densité des surfaces de façades sur rue et sur cour, qui constituent autant de membranes d'échanges naturels avec le climat, le soleil, le vent, la lumière naturelle, mais aussi d'échanges so-

SERGE SALAT est architecte, directeur du Laboratoire des morphologies urbaines du CSTB (centre scientifique et technique du bâtiment).

CAROLINE NOWACKI est coordinatrice des projets de recherche du même Laboratoire des morphologies urbaines.





Au-delà d'un certain seuil de densité, la ville devient vivante et accroît sa complexité.

ciaux, d'interfaces de commerce, de convivialité, de ren-contre. On peut même, et cela a été fait pour la revitalisation du centre de Melbourne, prescrire des densités minimales de bancs publics et de places assises de café en terrasse.

Où est le paysage mental de l'enfance ?

Au-delà d'un certain seuil de densité, la ville devient vivante et accroît sa complexité par une morphogenèse continue. Dans les plis, replis et détours d'une texture urbaine dense et complexe, comme celle de la ville historique, lentement sédimentée par le temps, se dépose alors la singularité et le charme uniques d'une mémoire tant collective qu'individuelle, d'un paysage mental de l'enfance. Ce qui compte, au fond, n'est-ce pas la densité d'expérience vécue et l'entrecroisement des destins individuels.

Un développement durable de la ville doit satisfaire, dit-on le plus souvent, à des exigences environnementales, économiques et sociales. Côté environnement, il s'agit de la consommation énergétique et de la pollution. Elles proviennent surtout de l'utilisation de la voiture ou des camions et de l'énergie utilisée par les bâtiments : chauffage, éclairage, aération, équipement électrique et électronique des habitants. L'aspect économique se retrouve dans la capacité de la ville à attirer et accueillir des activités créatrices de richesse. Enfin, la ville doit faciliter les interactions sociales, offrir activités et services, tout en luttant contre le sentiment d'insécurité.

Densité de mètres carrés ou d'habitants ?

On conçoit aisément que pour parvenir à tous ces objectifs le seul concept de densité n'est pas suffisant. Il faut croiser de nombreuses mesures, cartes et graphes pour décrire les densités qui comptent vraiment pour les habitants, c'est-à-dire les densités accessibles. Encore faut-il d'abord comprendre ce qu'est la densité et ne pas la confondre avec la hauteur. Ces deux notions sont non seulement différentes, elles sont contradictoires.

D'abord la densité est un rapport. Elle désigne une concentration. Mais quelle concentration? S'agit-il de la densité d'habitants de la ville (démographie) ? Ou bien de la densité de mètres carrés construits sur la parcelle (le COS des règlements d'urbanisme) ? Un habitat « dense » signifie un nombre de mètres carrés élevé pour une petite

surface. Mais le calculer de cette densité, tout dépend de surface choisie : Parcelle ? Îlot ? Voisinage ? Quartier ? Ville ? Cela fait toute la différence selon que l'on inclut plus ou moins d'infrastructures, de parcs, de places.

La question des espaces publics

Des quartiers et villes ayant plus de densité construite à l'échelle du quartier et pas seulement de la parcelle permettent une plus grande concentration d'activités et de logements. Et rendent donc les déplacements motorisés superflus. Certaines formes offrent également plus de lumière naturelle et une meilleure adaptation aux changements de température. Ce n'est donc pas seulement la densité, mais les formes de la densité et sa distribution qui permettent de créer des espaces publics propices aux déplacements piétons ou vélo et aux activités économiques et sociales.

Ainsi, les tours rendent possible une forte densité bâtie et humaine à l'échelle de la parcelle mais seulement à l'échelle de la parcelle. Le paradoxe est que ces concentrations locales de la densité, dont bénéficient surtout les promoteurs, provoquent une chute spectaculaire de la densité si l'on inclut les grands espaces vides qui sont là pour éviter que les tours ne se masquent mutuellement, les parkings, d'autoroutes... Comme la tour est généralement entourée de ces espaces, le gain de densité d'habitants ou d'employés est annihilé. Les surfaces séparant les tours n'offrent aucun bénéfice environnemental ou social.

Des conséquences économiques et sociales

Il est donc important d'analyser méthodiquement ce concept de densité : s'il n'est pas synonyme de verticalité, il correspond en fait à des formes urbaines de hauteur moyenne. Avec leur faible densité, les quartiers verticaux détruisent d'autres densités possibles. La faible densité verticale s'accompagne le plus souvent d'une très mauvaise distribution des éléments urbains, des jardins et parcs, des rues, des services publics, des services de santé, d'éducation, de loisir.

Hauteur et densité à la parcelle ont des effets sur l'espace ouvert autour des bâtiments, sur la texture et la structure urbaine et des conséquences environnementales, économiques et sociales indésirables que nous allons détailler.

Les surfaces séparant les tours n'offrent aucun bénéfice environnemental ou social.

Les tours, antithèse de la ville dense

Arrêtons-nous sur le coefficient d'occupation du sol (COS) qui veut dire « nombre de m² construits sur un site donné ». Ce coefficient est égal au produit de l'emprise au sol (c'est-à-dire le pourcentage du sol du site qui est occupé par les bâtiments) par le nombre d'étages. Si l'on ramène le site à la parcelle servant de base au bâtiment, la densité va effectivement correspondre au nombre d'étages, d'où la confusion fréquente. Mais si l'on considère l'échelle de l'îlot ou l'échelle du quartier, il en va différemment. Plus on prend en compte des densités réellement urbaines, c'est-à-dire incluant les espaces publics, les rues, les places, les squares et les jardins, plus le coefficient de l'emprise au sol baisse. CQFD.

Les tours créent de l'espace, mais quel espace ?

On peut alors faire le raisonnement suivant en comparant le tissu parisien haussmannien et le projet de *Ville de Trois millions d'habitants* de Le Corbusier. Dans le tissu parisien traditionnel, l'emprise au sol des bâtiments est de 65 % alors que dans le prototype corbuséen cette emprise n'est que de 5 %. La théorie du Modernisme vise en effet à libérer le sol pour le transformer idéalement en forêt (dans les faits en autoroutes et parkings !) dans une négation forte de l'urbanité. Comme les bâtiments ne s'appuient plus que sur une base au sol 13 fois inférieure, il leur faudrait monter 13 fois plus haut pour retrouver le même nombre de m² construits. Le bâti haussmannien de 7 niveaux s'élève à 22 m. Donc une tour Le Corbusier devrait s'élever à 286 m pour créer une forme urbaine aussi dense qu'un tissu parisien traditionnel. Or elles ne mesurent « que » 220 m, d'où une densité 30 % supérieure dans un tissu de 7 niveaux par rapport à un prototype de tours géantes mesurant toutes 220 m de haut.

La densité, ce sont les petits immeubles

Dans la réalité, pour des raisons économiques (les tours doublent de prix au m² chaque fois que l'on s'élève d'une tranche de 100 m en hauteur) ou pour des raisons réglementaires (leur hauteur tend à être limitée), les tours de 220 m uniformément répétées n'ont jamais été réalisées : dans les faits, quelques tours géantes et emblématiques (aujourd'hui entre 500 m et 600 m) voisinent avec

des tours de l'ordre de 100 m dans des organisations urbaines où le sol n'est cependant pas construit verticalement pour sa plus grande partie car, encore une fois, il faut laisser du vide entre les tours pour des questions d'éclairage (une distance de 1,7 fois la hauteur en Chine) et il faut surtout prévoir des parkings et infrastructures géantes pour les desservir.

Ce raisonnement simple explique pourquoi la Défense est deux fois moins dense que le quartier autour de la Place de l'Étoile. Ces résultats sont confirmés partout dans le monde. Une forte densité n'est jamais atteinte grâce à des immeubles géants, mais au contraire par un tissu de hauteur moyenne (3 à 6 étages), continu et occupant une plus grande surface au sol. Une étude des types de bâtiments à Paris montre que les bâtiments de plus grande hauteur ont été accompagnés d'une moins grande emprise au sol et donc d'une densité urbaine plus faible à l'échelle du quartier.

Les tours peuvent « tuer la rue »

La grande hauteur oblige à espacer les bâtiments pour laisser pénétrer un minimum d'air et de lumière, ce qui étend la maille urbaine et augmente les distances à parcourir dans la ville ; à l'extrême en Chine elle provoque une inaccessibilité généralisée. D'autre part, les infrastructures (routes, parkings) desservant les bâtiments hauts et compacts doivent être beaucoup plus larges pour permettre à un grand nombre de personnes d'accéder au bâtiment par un nombre d'entrées limité : c'est l'effet d'impasse gigantesque des bâtiments hauts qui lorsqu'ils sont généralisés comme à Pékin ou Shanghai provoque la saturation du réseau de rues alors que le niveau de motorisation est encore de moins d'un tiers de celui de l'Europe. La constitution autoroutière de ces villes de tours est très rigide. La rue a été tuée selon un aphorisme de Le Corbusier (« Il faut tuer la rue ») mais elle n'en est pas pour autant devenue « une machine à circuler », toujours selon Le Corbusier. Elle est plutôt devenue une autoroute urbaine dépourvue de toutes les fonctions socialisantes de la rue et un gigantesque mécanisme d'engorgement. Une grande partie de l'espace au sol est alors, que ce soit aux États-Unis ou en Chine, consommée en infrastructures pensées pour véhicules motorisés, qui créent des coupures urbaines.

Une forte densité est atteinte par un tissu continu de hauteur moyenne (3 à 6 étages).

La rue devient une autoroute urbaine dépourvue de toutes les fonctions socialisantes.

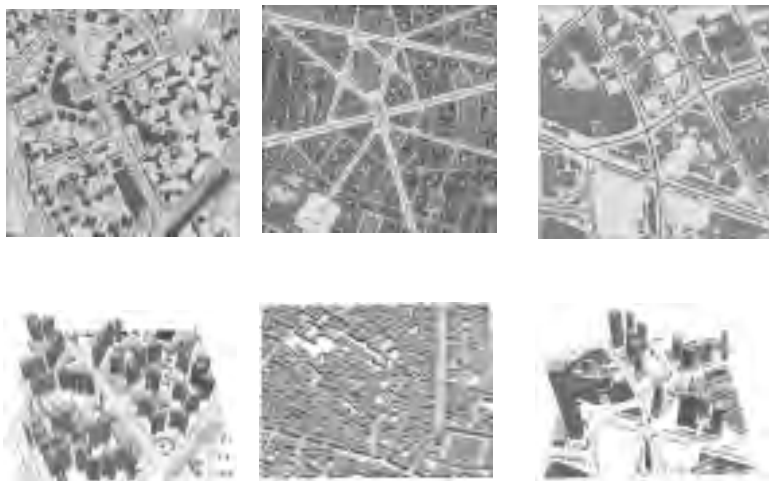




Paris plus dense que Hong Kong

Ainsi, une étude du tissu urbain de Hong Kong, connue pour la hauteur de ses bâtiments, montre des densités urbaines qui ne sont pas beaucoup plus élevées que celles de Paris à l'échelle d'un quartier de 800 x 800m. Là où les réseaux de rues sont restés plus serrés, mais où les bâtiments sont devenus des tours, la ville offre localement une plus grande densité urbaine mais souffre de problèmes de pollution de l'air, d'embouteillages, ainsi que d'une augmentation forte de la température du fait du phénomène d'îlot de chaleur provoqué par une trop grande quantité de béton. Voici des vues de Shanghai, de Paris et de Hong Kong :

Figure 1 : Sélection de quartiers de 800x800m de Hong Kong, Paris et Shanghai



La densité urbaine de Hong Kong est de 3,1, celle de Paris de 4,5, et celle de Shanghai de 3,7. La hauteur de Hong Kong y est de 30 à 40 étages, Paris de 6 à 7 étages, et Shanghai de 45 étages. Paris est donc en moyenne 1,4 fois plus dense que Hong Kong et Shanghai, alors qu'elle est en moyenne 6 fois moins élevée. À une échelle de référence inférieure (de 200 m de côté) la densité de Hong Kong devient certes supérieure mais les forts inconvénients locaux de ces fortes densités locales (où l'air et la lumière ne pénètrent pas) ne s'accompagnent nullement de densités plus élevées à l'échelle du quartier.

Une moindre variété d'espaces ouverts

À l'échelle de 800 m de côté, Hong Kong est en effet généralement un tiers moins dense que Paris ce qui est un des résultats les plus surprenants de notre étude mais s'explique aisément par des types d'occupation du sol différents.

Les bâtiments de grande hauteur ne densifient donc pas la ville et vont à l'encontre des avantages qui en sont attendus : densité d'activités économiques et sociales, multiplication d'espaces publics, de rues et de connexions permettant d'amener de la vie dans la ville. En effet, les formes moins hautes occupent une plus grande surface au sol, mais offrent ainsi une plus grande variété d'espaces ouverts : rues aux fonctions de déplacement mais aussi de rencontre et de commerce, squares semi-publics ou cours privées autour desquels les bâtiments forment des alcôves plus ou moins fermées. Le linéaire de bâtiments a donc une grande importance pour les piétons. Ceci nous amène à envisager le réseau de rues autour des formes urbaines, en tant qu'espace de liaison, de déplacements à différentes vitesses, mais aussi de rencontres et de commerce.

Les tours détruisent la maille urbaine

Les constructions verticales négligent voire détruisent la maille viaire supportant les bâtiments. Or, le réseau de rues est la forme la plus persistante de la ville. Une fois tracé, il est très difficile de le modifier. Une augmentation de la *capillarité* de la ville, c'est-à-dire de la diversité de taille et d'orientation, ainsi que du nombre de rues, diminue les risques d'embouteillage et permet la cohabitation des modes de transport doux et motorisés. Des outils mathématiques liés aux théories de la complexité permettent de mesurer la capacité du réseau de rues à faciliter le trafic et la cohabitation de différents modes de déplacement.

L'étude des mailles viaires autour des projets de tours de Le Corbusier pour *la Ville Radieuse* et de ses réalisations à Brasilia et Chandigarh montre des réseaux de rues appauvris par rapport à ceux des centres des villes européennes.

Moins de carrefours

Les distances entre intersections ne descendent plus guère en dessous de 200 m, maille de Chandigarh, et

sont même souvent plus proches de 400 m comme à Brasilia, contre entre 100 et 150 m à Paris. La densité de connexions au km² s'effondre car seul l'équivalent du réseau de voies principales est conservé.

La *Ville Contemporaine de 3 millions d'habitants* a environ 15 fois moins d'intersections au km² que les villes européennes. Cela signifie moins de carrefours, moins de destinations desservies, et moins de possibilité de changer de direction, comme nous l'expérimentons sur les autoroutes où il faut attendre une bretelle pour pouvoir changer de direction.

La verdure ne fait pas le parc

L'espace libéré au sol par la verticalité est souvent censé laisser de la place pour des parcs. Mais ils ne sont pensés le plus souvent que comme ce que Le Corbusier appelait des « verdures » sans aucun souci de la composition traditionnelle du jardin qui, quasiment dans toutes les cultures, avait été pensé comme un espace clos et délimité. Les espaces verts illimités et uniformes autour des tours du Modernisme, sans complexité ni géométrie, manquent cruellement de l'architecture du jardin clos qui créait autrefois et jusque dans les squares infiniment variés de l'haussmannisme parisien des lieux et des cheminements, appropriables par les enfants et leurs parents, un monde familial, proche et intime où telle haie de roses n'était semblable à aucune autre pour le promeneur du quartier venant en admirer au fil des ans l'éclatante floraison au milieu des cris des enfants.

Pas fait pour les amoureux

Les « verdures » corbuséennes entre ses tours gigantesques n'offrent pas la même diversité d'activités sociales et d'émotions individuelles que des jardins royaux ou aristocratiques, ou d'humbles et familiers squares de quartiers et jusqu'à la vigne vierge dont l'éclat flamboie en automne dans une ruelle ou une cour. Le jardin du Luxembourg s'emplit d'amoureux au retour de chaque printemps (et les jardins de Kyoto de photographes !) mais les pelouses entre les autoroutes de Brasilia sont impeccablement désertes. Les Brésiliens seraient-ils moins sensibles que les Parisiens et les Kyotoïtes ?

Il est important de penser aux manières simples et immémoriales dont les gens peuvent s'approprier l'espace, et d'abord en étendant simplement une nappe à

l'ombre d'un arbre pour créer le lieu circonscrit d'une socialité délimitée. Les grands espaces ouverts, même sous formes de jardins, peuvent être oppressants lorsque peu de gens y sont présents. Il est parfois plus difficile d'y inscrire des activités sociales autres que très temporaires et localisées.

Pour des lieux concaves et clos

Les villes historiques étaient fondées non sur ces espaces illimités où de grands objets flottent à la dérive mais sur la création de lieux concaves clos délimités par des enveloppes complexes. Il est intéressant à cet égard de comparer quatre tours corbuséennes implantées sur un carré de 800 m et le centre de Turin correspondant au tracé de la ville romaine d'une dimension de 710 m sur 770 m. D'un côté, l'espace au sol est très vaste, libéré pour les « verdures », de l'autre, un réseau fin de rues entoure les bâtiments très diversifiés qui se referment sur des cours.

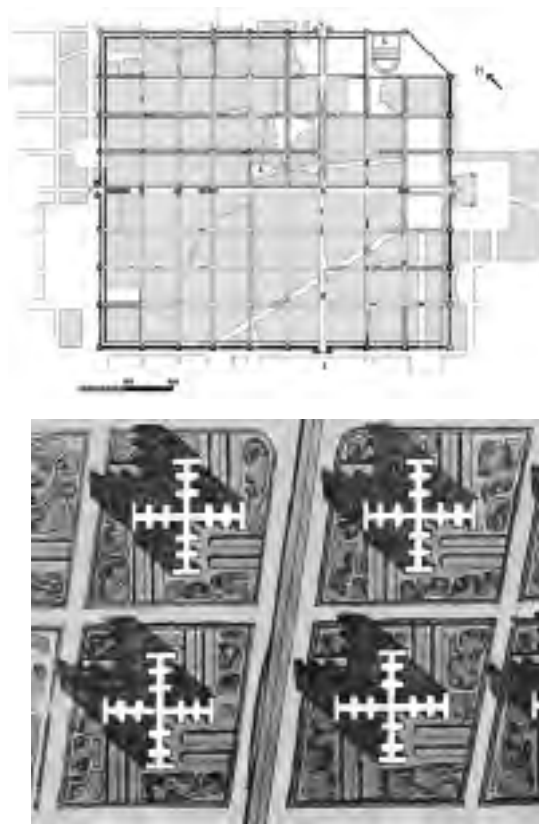


Figure 2 : Comparaison entre le tissu urbain de la ville romaine de Turin constitué de 74 blocs et le tissu urbain de Le Corbusier constitué à la même échelle de seulement 4 tours.





Figure 3 : En haut, dans un quartier de Turin, on retrouve un modèle de développement constitué de blocs carrés avec de grandes cours intérieures parfois construites, une hiérarchie de rues différentes et des places, le tout créant un tissu ayant une logique mais aussi une complexité et une richesse. À l'opposé, en bas, la ville à la même échelle est constituée d'une table rase et d'un seul objet sculptural n



Les bâtiments de grande hauteur consomment beaucoup plus de matériaux de construction que l'équivalent de m² utiles dans des bâtiments plus bas.

À Turin, pratiquement tous les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces et le linéaire de façades sur rues est très élevé : près de 30 km sur le carré de 800 mètres de côté étudié, contre 0 dans notre exemple de tours. Le linéaire de façades sur cours est également très élevé à Turin : 16 kilomètres, contre 0 dans *la Ville Radieuse*. La typologie urbaine de Turin est une forme sociale.

La rue est à Turin un lieu intense d'échange, de commerce et d'activité humaine. Le lien social recherché pour une qualité de vie meilleure se crée ainsi naturellement, contrairement aux formes modernistes qui ont déshumanisé la rue en réalisant des villes adaptées seulement à l'automobile. Les cours traditionnelles sont des mondes intérieurs à taille humaine, semi-privés, qui rassurent et permettent des interactions entre les habitants, contrairement aux espaces vides au sol, démesurés et inquiétants, de Le Corbusier.

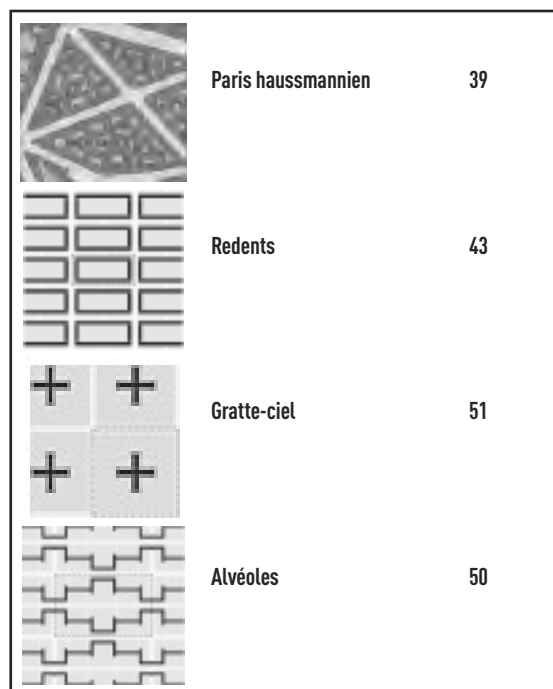
La tour consomme de l'énergie et émet du CO₂

Des projets récents de tours recouvertes d'une peau « verte » ou de très haute technologie, ou souvent les deux, ont été produits ou construits aujourd'hui, voulant nous faire croire que les tours en verdissant peuvent être « écologiques » à défaut d'être durables. Néanmoins, les plantes grimpantes à l'assaut de tours convexes imitées de formes naturelles correspondent plus à un effet publicitaire d'image de bâtiment « vert » qu'à une réelle performance environnementale. Elles peuvent même surconsommer de l'énergie dans de très fortes proportions, comme la Swiss Re Tower de Londres, par rapport à des bâtiments non emblématiques. Les tours peuvent offrir une meilleure régulation de la température, mais au prix d'un surcoût (énergétique et monétaire) en technologies et matériaux pour construire les façades double-peau et installer les équipements de mesure et de régulation de la consommation d'énergie et d'eau au sein du bâtiment. Les bâtiments de grande hauteur consomment beaucoup plus de matériaux de construction que l'équivalent de m² utiles dans des bâtiments plus bas. Ils ont également de plus grands besoins d'éclairage, et de régulation de leur température intérieure.

Le Paris de Haussmann consomme moins

À Paris, le chauffage compte pour près de 80 % des consommations énergétiques directement liées aux bâtiments résidentiels. Pour identifier les formes urbaines qui consomment le moins d'énergie de chauffage, nous avons mené une étude comparative. Les variations calculées ici pour le Paris haussmannien et les trois principales typologies de Le Corbusier reposent sur les seuls effets de forme du bâtiment.

Figure 4 : Comparaison en kWh/m²/an de la performance énergétique d'un quartier haussmannien, et de trois exemples de "Ville Contemporaine de 3 millions d'habitants", façon Le Corbusier.

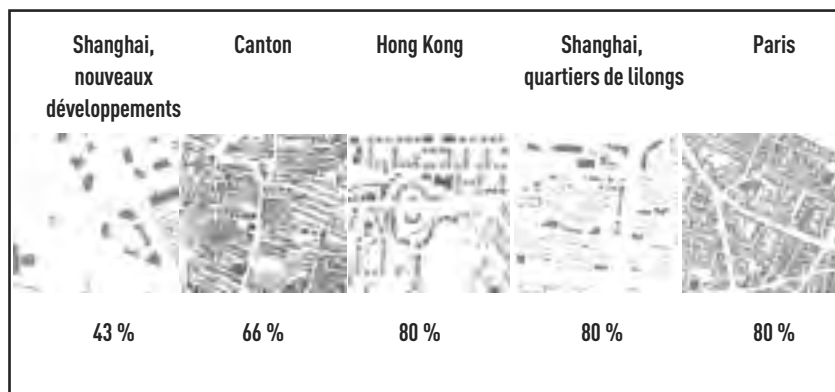


Avec une technologie des années 2000, les gratte-ciel type Le Corbusier consomment 30 % d'énergie de chauffage supplémentaire par rapport aux îlots haussmanniens. En considérant uniquement la forme, indépendamment des technologies, la typologie haussmannienne est la plus sobre en consommation d'énergie. Les tours présentent donc l'inconvénient de demander plus d'énergie pour être chauffées, alors que c'est le poste le plus important pour les habitations et que le chauffage représente 80 % des émissions de CO² du bâti parisien.

La plaie du volume « non passif »

Les tours sont certes plus compactes, limitant les échanges thermiques avec l'extérieur, mais elles bénéficient de moins d'apport solaire ou de rafraîchissement naturel. De plus, l'éclairage naturel y est difficile. En effet, ces tours présentent un mauvais ratio de volume passif sur leur volume total. Le volume passif est la partie du bâtiment qui est située à moins de 6 m de l'enveloppe et peut donc bénéficier de lumière et de ventilation naturelle. On peut démontrer que le volume non passif (à plus de 6 m des façades) consomme deux fois plus d'énergie que le volume passif non obstrué.

Figure 5 : Le volume passif (parties situées à moins de 6 mètres des façades) par rapport au volume total des bâtiments à Shanghai, Canton, Hong Kong, et Paris. En vert, volume passif ; en rouge, volume non passif.



Paris, les quartiers traditionnels de Shanghai de hauteur moyenne et Hong Kong ont le ratio de volume passif le plus élevé. En revanche, les quartiers de tours de Canton et Shanghai ont de très faibles ratios de volume passif. Dans le quartier Shanghai de Liu Jia Jui en particulier, près de 60 % du volume des tours est à plus de 6 m des façades, ce qui implique des dépenses énergétiques considérables pour les éclairer, les chauffer en hiver (car elles ne bénéficient pas d'apports solaires passifs), et les rafraîchir en été (car elles ne bénéficient pas d'une aération naturelle).

Les tours créent une dépendance à la voiture

Au-delà de leur bilan énergétique en tant que bâtiments, la performance énergétique et environnementale des tours doit être évaluée dans le cadre plus global des formes urbaines qu'elles impliquent. Dans Paris intra-muros, les émissions de carbone des bâtiments ne représentent en effet que le quart des émissions de carbone totales tandis que les transports de personnes représentent 28 % et que les transports de marchandises représentent également 28 %. La question des transports représente plus de deux fois la question des bâtiments.

Or les tours créent des villes dépendantes de la voiture à la fois par la logique de zonage des activités dans lesquelles elles s'inscrivent, par les distances parfois infranchissables entre elles en raison de coupures autoroutières comme en Chine, par la mauvaise distribution des éléments urbains, par leur faible densité ensuite, quatre fois moindre que celle du bâti européen continu tradition-





nel alors que l'on sait depuis les travaux de Kenworthy que la consommation énergétique de transport est inversement corrélée à la densité.

De grands objets célibataires convexes

Les tours détruisent la densité, la connectivité, l'accessibilité et consomment de grandes quantités d'énergie. Ce ne sont pas cependant les problèmes les plus essentiels qu'elles posent à la ville. Alors que la ville historique était faite d'une multiplicité variée de bâtiments de toutes tailles composant des espaces publics concaves et enveloppants et contenant à l'intérieur des îlots qu'ils formaient des intriorités appropriables par les habitants et indéfiniment adaptables, les tours sont de grands objets célibataires convexes qui échouent à se composer pour créer des lieux sauf parfois comme à Shinjuku à Tokyo mais là la solitude des tours est compensée par la richesse de traitement des espaces piétons qui se déploie sur plusieurs niveaux avec des placettes le long de ce qui reste fondamentalement des rues.

Les tours rompent le sentiment de continuité que le piéton ressent en se promenant dans la ville.

La ville y perd sa syntaxe

Mais en général, la ville perd sa syntaxe, sa capacité d'adaptation et sa résilience à n'être constituée que d'immeubles détachés de grande hauteur. Les tours distendent la maille urbaine et rompent le sentiment de continuité que le piéton ressent en se promenant dans la ville. Elles n'augmentent pas la densité construite de façon à diversifier et répartir les activités économiques et sociales, ce qui est un avantage attendu de la densité urbaine. Une décomposition en plus petits bâtiments permet à la ville de s'adapter à une transformation ultérieure des usages des bâtiments et à leur remplacement progressif. Un tissu continu de hauteur moyenne offre davantage de flexibilité, qu'il s'agisse d'aménager l'espace intérieur pour de nouveaux usages, ou de démolir un bâtiment pour le reconstruire de manière plus adaptée à une utilisation particulière.

Le développement durable urbain, tant en termes d'efficacité que de résilience de la ville, consiste en des formes traditionnelles de hauteur moyenne, conservant le rôle économique et social de la rue.

Un réquisitoire anti-tour de Thierry Paquot

CONTEXTE > *L'affaire est entendue. Le « peuple » abhorre les tours tandis que l'« élite » les adore. Pas si simple. Voici un philosophe, spécialiste reconnu de l'urbain, qui professe à l'endroit des gratte-ciel une aversion raisonnée. Auteur de la Folie des hauteurs, Thierry Paquot trouve les tours inhospitalières, inhumaines et dépassées. Pour lui, le désir humain de verticalité peut se passer de hauteur démesurée.*

TEXTE > **THIERRY PAQUOT**



Se tenir « droit », être « debout », se dresser « verticalement », sont des attitudes banalement humaines. Qui n'a pas en mémoire la frise de l'évolution de l'Homme où ce dernier s'extirpe de l'animalité et devient humain en marchant sur ses deux jambes et en développant ainsi son cerveau ? Qui n'a pas été réprimandé par un de ses parents ou son enseignant l'exhortant à « rester droit », à ne pas s'avachir, à ne pas mettre le coude sur la table ? Qui n'a pas associé l'éthique au fait d'être droit ? On apprécie telle personne parce qu'elle est « droite », c'est-à-dire qu'elle ne nous fera pas de coup tordu, qu'on peut compter sur elle.

L'homme aime la verticalité

De même se dresser est un acte héroïque, le refus de la soumission. Souvenez-vous des paroles révolutionnaires écrites par Eugène Pottier : « Debout ! les damnés de la terre/ Debout ! les forçats de la faim ! » Un prolétaire ne se couche pas devant son patron, il résiste, par dignité. Vivre c'est se lever. Certains veulent voler, devenir un oiseau, virevolter dans le ciel, survoler les arbres, ils rêvent d'Icare, s'équipent d'ailes géantes, font du parapente, du deltaplane, du parachute, du planeur, mais peut-on rompre avec la loi de la gravitation universelle ?

THIERRY PAQUOT est philosophe de l'urbain, professeur des universités, auteur de nombreux ouvrages, dont : *La Folie des hauteurs. Pourquoi s'obstiner à construire des tours ?* (Bourin-éditeur, 2008), *L'Espace public* (La Découverte, 2009), *L'urbanisme c'est notre affaire !* (L'Atalante, 2010), *Un Philosophe en ville* (Infolio, 2011), *Poétique de l'eau. Actualité de Gaston Bachelard* (Bourin-éditeur, 2012).





La tour de Babel marque l'autonomie relative des hommes vis-à-vis de leur dieu.

Tout humain est d'abord un terrien. Dès qu'il se réveille, il se lève. L'horizontalité est occasionnelle (sommeil, repos, convalescence...) ou définitive avec la mort ! Telles les sculptures longilignes de Giacometti, les hommes traversent leur univers spatio-temporel dans une solitude collective. Ils apprécient la verticalité. Le mot « vertical » vient du latin *verticalis*, qui signifie être « perpendiculaire au plan de l'horizon ». La symbolique de la verticalité s'avère particulièrement riche. Rares sont les cosmogonies qui ne consacrent pas l'arbre, la colonne, la corde dressée, la montagne, le serpent et ne saluent pas l'ascension comme preuve d'une déité...

Déjà la tour de Babel

L'*Axis mundi* s'affirme comme un lien privilégié entre le Ciel et la Terre, le monde du Dieu ou des Dieux et le monde des humains, la *ziggurat* représente la Montagne cosmique, ses sept étages correspondent aux sept cieux planétaires (le soleil, la lune et les cinq planètes alors connues et nommées) et le pèlerin en les gravissant atteint le sommet de l'Univers... Je précise que le verbe akkadien *ziggurat* signifie « bâtir en hauteur », une *ziggurat* est une tour de briques crues enveloppées de briques cuites, munie d'une rampe spiralée qui permet de la gravir sans trop de peine. Certainement bâtie 1100 ans avant J-C, cette tour s'appelait « E-temen-an-ki » ce qui veut dire la « maison du Fondement du Ciel et de la Terre » et se trouvait à Babylone.

La tour de la ville de Babel, dans le récit biblique, marque l'autonomie relative des hommes vis-à-vis de leur dieu, qui prend mal leur audace de bâtir un si haut bâtiment, au point de « confondre les langues, pour confondre leur orgueil ». Cette malédiction divine provoque l'incompréhension qui entraîne bien de conflits et brise alors l'élan collectif. Par la suite, le mythe de Babel sera abondamment illustré par des graveurs et des peintres qui se focaliseront plus sur la tour que sur la ville, alors que l'intention des constructeurs semble avoir été la volonté de se fixer en un lieu ménager par eux, de se sédentariser en quelque sorte...

Et l'ascenseur Otis vint

Les donjons des châteaux forts du Moyen-Âge, les clochers des églises et les flèches des cathédrales, les minarets des mosquées, les tours « inutiles » des riches mar-

chands italiens à Bologne ou San Gimignano, les cheminées triomphantes des usines témoins de la première industrialisation, les gratte-ciel arrogants du capitalisme de la fin du 19^e siècle participent d'une architecture en hauteur qui enthousiasme à nouveau des architectes, des élus, des décideurs et bien peu la population... De quoi s'agit-il ? L'historique du *skyscraper* mobilise plusieurs informations de registres différents (nouveaux matériaux, techniques constructives, législation, organisation du travail, etc.).

En effet, il n'est envisageable qu'avec la mise au point de l'élévateur par Otis (1857) qui facilité la circulation verticale, la production de fonte, puis d'acier, pour son ossature métallique, la généralisation progressive du téléphone (qui permet de communiquer d'un étage à un autre, d'un building à un autre...) et l'apparition du siège social. Ce dernier va s'emparer du gratte-ciel comme d'un étendard.

Le « siège social » y trouve son symbole

Au début de l'industrialisation, les bureaux se trouvent généralement près des usines, des ateliers et des entrepôts, c'est-à-dire dans une cité ouvrière, au pied de la mine. Avec l'exportation des biens manufacturés, certains entrepreneurs souhaitent disposer d'un bureau dans la capitale ou la grande ville, le siège social se sépare du lieu de production. Il devient la vitrine de l'usine. Rien n'est trop beau pour lui ! Des hôtels particuliers dans les quartiers chics on passe vite à la tour, symbole de puissance et de richesse, posée au centre ville. Dès la fin du 19^e siècle à Chicago, New York, Boston, Philadelphie, le *self made man* fier de sa réussite économique, n'hésite à investir des fortunes dans l'édification d'un bâtiment à sa gloire.

Les premières tours appartiennent à des grands magasins, à des compagnies assurances, à des banques, à des sociétés de presse. Ce sont des « phares », des « signaux », des « tours » qui s'imposent par leur gabarit dans le paysage urbain. Ils sont vus et servent de repères aux chalands, tout comme ils concourent à la publicité de la firme qui y loge ses services. Dès leur érection (la connotation sexuelle est immédiatement mentionnée à la fin du 19^e siècle...), des opposants se manifestent dans la presse et dénoncent la « laideur » de ces nouvelles constructions massives qui portent leur ombre sur les im-

Les premières tours appartiennent à des grands magasins, à des compagnies assurances, à des banques, à des sociétés de presse.

meubles voisins, le gâchis financier, la rupture avec la continuité viaire, le saccage du *skyline*, bref des arguments qui n'ont guère changés, tant il est vrai que l'incongruité de tels édifices disproportionnés demeure, telle une verrue sur un beau visage !

La tour de bureaux bientôt obsolète ?

Cette construction propre au capitalisme et spécifique à la fin du XIX^e siècle nous parle-t-elle encore ? La réponse est « non ». C'est incontestablement le modèle dit de la *silicon valley* qui l'emporte sur son contraire, la Défense (Paris) ou la City (Londres), c'est-à-dire le « quartier d'affaires » à haute densité. Comme toujours, l'histoire n'est pas unicolore et plusieurs formes urbaines et architecturales peuvent cohabiter. Ainsi, la Chine et l'Inde érigent des tours, tandis que de nombreuses firmes occidentales se séparent de leur parc immobilier et réduisent considérablement le nombre de leurs « cols blancs ».

La tour de bureaux est condamnée à terme par l'évolution même de l'organisation technique du travail qui résulte de la révolution numérique. Dorénavant, chacun avec son ordinateur se déplace avec son bureau et, via Internet et le cellulaire, communique avec ses collègues, ses clients, ses fournisseurs, sa famille, etc., partout dans le monde. Si la tour a été (mais cela reste à démontrer) un symbole de la modernité, elle est à présent désuète et s'apparente à une sorte de rituel pour arrêter le temps et demeurer dans cet « âge d'or » d'un capitalisme sans contrainte énergétique et plus généralement environnementale. Elle appartient à une autre époque et ce n'est certes pas un hasard si ce sont les pays du Golfe, l'Asie et la Russie qui s'en dotent, telle une revanche sur les pays qui les ont longtemps dominés.

Quant aux États-Unis ou à la vieille Europe, leurs partisans sont de moins en moins nombreux et c'est souvent par le biais d'un accord dit « partenariat privé/public » (souvent à l'avantage économique du privé) qu'ils réussissent à en monter le financement. La tour est une impasse en hauteur parcourue par ce moyen de transport coûteux : l'ascenseur. Elle est vigilisée, vidéosurveillée, inhospitalière. Elle casse le parcours du piéton et rompt l'harmonie du bâti, des lieux publics et des rues. Aucune tour ne fait vraiment corps avec la ville.

La leçon de Bachelard

Gaston Bachelard, dans son splendide essai, *La poétique de l'espace* (1957) rappelle que tout être humain possède une maison onirique, c'est-à-dire une habitation qui dès l'enfance lui offre une vision cosmique, l'intègre à l'univers et fait monde. Cette maison archétypale possède une cave, un grenier et deux ou trois étages, pas plus. Il écrit : « La maison natale est plus qu'un corps de logis, elle est un corps de songes. » Cette maison natale peut-être un appartement dans un immeuble, un étage dans une maison partagée avec d'autres locataires, une ferme, une roulotte, une simple chambre, peu importe, l'essentiel consiste en sa capacité à déclencher la rêverie et à abriter les instants de bonheurs. Elle stabilise l'individu tout en l'ouvrant au monde.

Bachelard considère que la maison est « imaginée comme un être vertical » et aussi comme « un être concentré. » C'est-à-dire qu'elle élève l'habitant tout en lui permettant de rassembler les nombreuses facettes de sa personnalité. C'est pour cela qu'il préconise la topo-analyse, qu'il définit ainsi : « La topo-analyse serait donc l'étude psychologique systématique des sites de notre vie intime. » À chacun d'effectuer sa topo-analyse, l'analyse des lieux de son existence... Il constatera qu'on « descend » à la cave et qu'on « monte » dans sa chambre ou au grenier. Que pour être pleinement soi-même il faut pouvoir accéder à sa cave (lieu des secrets, des interdits, de la transgression...) et à son grenier (lieu de l'imaginaire, des souvenirs entreposés par les précédents résidents) et errer, à sa guise, d'un étage à un autre. Il rappelle la sentence de Joë Bousquet : « C'est un homme à un seul étage : il a sa cave dans son grenier. » !

Il remarque aussitôt que l'habitant du gratte-ciel n'a pas de cave, ni de grenier, qu'il ne peut vivre qu'horizontalement. Il note malicieusement qu'en ville, les édifices n'ont « qu'une hauteur *extérieure*. Les ascenseurs détruisent les héroïsmes de l'escalier. » Avant d'affirmer : « Au manque des valeurs intimes de verticalité, il faut adjoindre le manque de cosmocité de la maison des grandes villes. »

On y voit la ville sans l'éprouver

C'est si grave, à ses yeux, que « la maison ne connaît plus les drames d'univers. » Isolé au 40^e étage l'habitant perd le contact avec les éléments. Il n'entend plus le ton-

La tour de bureaux est condamnée par l'évolution de l'organisation du travail qui résulte de la révolution numérique.

L'habitant du gratte-ciel n'a pas de cave, ni de grenier.



Je préfère ma maison de banlieue avec son jardin et son magnolia toujours vert.

nerre, ni le vent. Sait-il qu'il bruine ? Observe-t-il la nuit qui délicatement enveloppe la ville? L'air conditionné parasite ses cinq sens. Il vit confiné dans un espace artificiel, certes confortable selon les normes techniques, mais bien peu réconfortant ! Il circule, tel un ludion, en ascenseur muni d'un logiciel, qui après avoir analysé les étages sélectionnés les jours précédents se positionne afin de ne pas faire attendre les « usagers ». Il va prendre un café dans la terrasse fermée du bar situé au 102^e étage, puis descend au 8^e sous-sol pour nager dans la piscine. Sa vie se déroule dans ce qu'il appelle un « village » vertical. Les rares visites qu'il reçoit sont celles des livreurs à qui il commande par mail de quoi s'alimenter. Quand des amis viennent dîner, ils s'extasient, invariablement, sur la vue panoramique que sa situation en hauteur permet. C'est vrai que la ville la nuit s'étendant à ses pieds vaut le détour. C'est comme s'ils regardaient un film coloré sans la bande son, car son appartement est insonorisé. Drôle d'impression : voir la ville, sans l'éprouver...

veux, qui fiance les parfums, qui s'insinue entre les corps et le bâti, et le végétal et produit ainsi une ambiance, un charme, oui un charme, qui vous transfigure, vous grandit, vous révèle autre à vous-même. Chacun d'entre nous souhaite avoir de la hauteur et pour cela se verticalise. La tour est inhumaine, qu'on se le dise...

Vive la vie de plain-pied

Je préfère ma maison de banlieue avec son jardin et son magnolia toujours vert, son minuscule potager qui m'indique les rythmes saisonniers, les rues avec les aventures variées des boutiques, les passants qui se rendent d'un pas pressé à la gare de RER et les promeneurs qui déambulent en prenant tranquillement un bain de ville. J'échange quelques mots avec un voisin, puis croise un élu avec qui je dialogue un instant avant de reprendre mon chemin. La vie est de plain-pied. Je pourrais lister, une fois encore, les défauts de la tour, le coût de ses matériaux (des vitrages et des aciers spéciaux tellement chers), le coût énergétique de son fonctionnement ordinaire (aération, ventilation, chauffage éclairage, bureautique, ascenseur...), le coût du gardiennage et de la sécurité, le coût de l'entretien et des réparations (la durée de vie d'une tour est estimée à vingt ans), mais à quoi bon ?

La tour est une prison dorée

Il suffit d'expliquer que l'être humain réclame la présence de la nature, l'expression de ses sens, la confirmation des éléments, le tohu-bohu des autres, la vie dans sa turbulence et son repos, aussi. La tour est une prison dorée. La ville, même petite, même de guingois, même bricolée respire ce vent si particulier, qui caresse vos che-

Comment la couleur vint aux tours

RÉSUMÉ > *Monochrome ou polychrome ? La couleur des hautes façades a connu depuis l'Antiquité une longue histoire. Les premières tours du 20^e siècle furent plutôt sans couleur. Puis au détour des années 80, on assista au retour de la polychromie comme pour excuser l'allure revêche des grands immeubles. Dans les années 90, la tendance imposa le vert « à toutes les sauces ». Aujourd'hui, le souci d'écologie s'impose. Écologie signifie ici rechercher des couleurs en cohérence avec l'espace sensible où s'inscrit la tour.*



TEXTE > **LARISSA NOURY**

«La beauté a autant de significations que l'homme a d'humours. La beauté est le symbole des symboles. Elle révèle tout, parce qu'elle n'exprime rien. Quand elle paraît, elle nous montre le monde entier éclatant de couleurs.»

Oscar Wilde, 1890

LARISSA NOURY est architecte-coloriste et plasticien, docteur en art et architecture



L'architecture des tours organise les espaces urbains du 21^e siècle. Leurs multiples nuances et combinaisons de couleurs participent de l'expression d'une culture, ainsi que de l'esthétique des quartiers modernes. Architecture et art, aménagement et communication, industrie et design, psychologie et sociologie – tous les domaines sont concernés lorsqu'on aborde le sujet de l'image colorée des tours.

Le rapport entre les harmonies chromatiques et les formes architecturales n'a cessé d'évoluer au gré des techniques et des matériaux. Un regard sur l'histoire permet de comprendre les modes d'interaction entre couleur, espace et structure architectonique : les minarets du Moyen-Orient, les cathédrales du Moyen âge, les temples Mayas ou Aztèques, ou ceux d'Asie sont autant d'exemples de tours colorées riches d'enseignements.

Toutes les tendances artistiques et les conceptions





1 – Samarkand, les tuiles de couleur.



En Chine ancienne les tours-pagodes à l'extérieur des temples étaient couvertes de laques et de vernis rouges et noirs.

chromatiques du 20^e siècle se retrouvent dans l'architecture des tours: l'Art nouveau, le suprématisme et le constructivisme russe, le Pays-Bas, le suprématisme et le constructivisme russe, le Bauhaus, le mouvement moderne, le pop art, l'op art ou encore l'art cinétique. L'analyse de «vagues coloristiques» dans différents régions et l'examen des styles architecturaux montre la nature périodique de l'évolution dans le domaine de la polychromie des tours.

Les tuiles de couleurs de Samarkand

Les tours de Khiva, Boukhara, Samarkand en Asie Centrale étaient recouvertes d'une profusion de tuiles aux couleurs audacieuses et aux motifs variés : des mosaïques aux dessins matricées et aux rythmiques répétitives, des compositions florales complexes, des œuvres d'art calligraphiques couvrant les murs de poèmes d'amour ou encore de textes coraniques et de proverbes. Les mosaïques à glaçure aux différentes couleurs (bleu, co-

2 – Penang, en Chine, la tour bleu-vert signifie un temple dédié au ciel.



balt, blanc, jaune, vert et noir) inversent presque l'impression de relief et soulignent les parties les plus importantes des édifices, elles intensifient aussi le rôle fédérateur des complexes architecturaux.

La façon traditionnelle d'employer des matériaux et des couleurs au Rajasthan, la région nord de l'Inde, est considérée comme une des plus exotiques et des plus colorées depuis des siècles. Elle présente une certaine homogénéité chromatique et crée une ambiance très spéciale.

En Chine ancienne les tours-pagodes à l'extérieur des temples étaient couvertes de laques et de vernis rouges et noirs, incrustés de bronze, et dorés et décorés par du nacre. La tuile était parfois couverte de glaçure colorée. Le temple consacré au Ciel était couvert de tuiles bleues ou vert-bleues, tandis que les temples consacrés à la terre avaient des toits en tuiles jaunes, couleur de terre chinoise. Les couleurs en Chine, en Corée ou en Malaisie sont liées à la mythologie qui est basée sur 5 couleurs fondamentales (vert, bleu, jaune, rouge, blanc, noir).

Au Japon, couleur papier

Au Japon ancien, la conception de l'harmonie est liée aux paysages montagneux de l'archipel. Les façades des temples-tours bouddhistes et shintoïstes de Nara, d'Osaka ou de Tokyo expriment la culture chromatique locale. Les matériaux naturels (bois, pierre) aux tonalités préservées créent une harmonie apaisée avec l'environnement. Le blanc symbolise le calme intérieur. C'est la

couleur du «fosuma», papier spécial semi-transparent utilisés pour la fabrication des cloisons et des portes.

Les tours des cathédrales gothiques en Europe étaient édifiées avec des matériaux stables et revêtus de coloris persistants : elles constituaient les dominantes du complexe urbain. Les coupes, les flèches et les clochers ont été recouverts de plaques d'ardoise gris foncé ou de tuiles de céramique colorées de glaçures. Parfois, on y représentait les symboles héraldiques de la ville ou des ornements géométriques. Cette combinaison de gris foncé et de vert vif contrastait avec les dessins et les graphismes achromatiques des maisons «à pans de bois».

La couleur claire du Classicisme

Les tours de la Renaissance se caractérisent par l'emploi de dessins géométriques variant selon les lieux. Les fresques, les parures, les décors en moulure, les contrastes colorés des façades renouent avec l'idée du grandiose. Cette esthétique voudrait exprimer la gloire et la puissance du prince. Les plus belles et hautes tours de Florence ou de Sienne donnent leur silhouette aux villes européennes.

À l'ère baroque, les lignes courbes ou obliques, les torsions spectaculaires ou les surcharges de couleurs et de contrastes chromatiques rompent avec les styles précédents. La construction originale des tours est renforcée à l'intérieur par le contraste entre les fresques polychromes des murs et le rythme des éléments architecturaux. Cela crée une ambiance urbaine propice aux spectacles : tournois, corridas, mariages royaux et fêtes populaires.

L'esthétique du Classicisme européen est rationaliste. Elle encourage les formes plus que les couleurs. Sa gamme de couleurs claires, intégrant le blanc, le grisé, et le brun de la brique naturelle dominant le 19^e siècle. C'est à partir de là qu'il faut chercher la signification de la couleur dans l'architecture contemporaine.

Le temps des mosaïques de couleur

L'architecture de l'Art Nouveau présente des styles d'expression personnels dans lesquels des dessins inspirés par la nature se marient à des mosaïques aux couleurs contrastées dont la fonction était aussi de rendre les murs imperméables. La couleur devient ainsi protectrice des bâtiments. L'époque se distingue par des coloris d'une grande richesse. Les tours de la Sagrada Familia de Barcelone créées par Gaudi en sont un bon exemple.

Plus tard, les tours-cités de Le Corbusier feront bien souvent œuvre de paradoxes. Le slogan « Ordre. Raison. Pureté. Vérité. Architecture. Blanchiment » y est contrebalancé par la classification et l'emploi de la couleur dans la polychromie urbaine, selon une esthétique qui se rapproche de celle des grands ensembles industriels et des cités dortoirs.

Le blanc et le gris « totalitaires »

Nous voici dans les années 30. Les villes américaines profitent de l'apparition de nouveaux matériaux et de nouvelles technologies pour produire de nouvelles images. Ces recherches de design «art déco» restent pourtant sur des positions rationalistes ou puristes. Dans la nouvelle architecture des tours, la couleur blanche et gris neutre domine.

Années 40, les régimes totalitaires contraignent les architectes à un style officiel néo-classique ou néo-académique. Les coloris des tours dominant l'environnement urbain demeurent d'une timidité accablante. La polychromie devait être absente, car elle est une expression et une manifestation de la démocratie.

Dans les années 50-60, les tours des quartiers dans les villes en Europe expriment enfin un rationalisme de la couleur adapté à la fonction et à la construction. L'emploi de la couleur est perçu comme nécessaire pour vaincre l'uniformité mais ce sont les couleurs achromatiques qui restent dominantes.

Le bel exemple d'Hundertwasser

L'œuvre artistique et architecturale d'Hundertwasser est une démarche en faveur de l'écologie et du confort visuel. Ses créations restent avant tout celles d'un peintre et d'un graphiste qui lutte contre l'austérité et la monotonie de l'architecture contemporaine industrielle. Les tours dans ses immeubles ont un petit quelque chose qui leur donne une individualité structurelle et polychrome grâce au mélange des techniques, des formes des fenêtres, etc. Le message écologique est particulièrement important dans cette composition polychrome aux formes géométriques irrationnelles par l'introduction du végétal dans l'architecture.

Des changements dans l'architecture européenne viendront de l'influence et de la popularité grandissante du groupe d'architectes new-yorkais «White and Gray», ainsi que d'autres adeptes de l'achromatisme. Le nom de ce groupe symbolisera l'abandon des couleurs satu-

L'esthétique du Classicisme en Europe encourage les formes plutôt que les couleurs.

Les régimes totalitaires proscrivent la polychromie.





rées et l'emploi d'une palette de blancs et de grisés, « métallisés » et « futuristes ». Dans les projets de tours de cette époque, l'expression des formes domine par rapport celle de la couleur.

Le retour de la couleur

Depuis les années 80, les coloristes français veulent redonner à la couleur une signification plus profonde, voir plus symbolique. Certaines formes ont été harmonieusement mises en valeur par la polychromie choisie. Les bâtiments sont revêtus de pâtes de verre colorées dont les dessins représentent en général un ciel avec nuages et sur quelques tours, ou des thèmes végétaux. Ces réalisations semblent avoir eu pour ambition d'humaniser une architecture populaire qui apparaissait bien souvent comme le résultat triste et froid de calculs mathématiques.

Une autre tendance des années 90 a été d'employer des couleurs saturées (rouge, jaune, bleu, vert) en contraste avec des fonds neutres et grisés, cette tendance complétant celle de la « vague blanche de béton ». Les couleurs saturées sont concentrées sur des éléments de façades comme pour compenser l'absence de couleur sur l'ensemble du mur. Cette tendance a été comme un hommage tardif aux travaux de recherche en matière de polychromie architecturale du groupe « De Stijl », de Theo van Doesburg, de l'atelier Le Corbusier et du « minimalisme » du groupe « Architecture Contemporaine ».

Les thématiques environnementales commencent à être abordées par les artistes et les architectes de manière consciente et sérieuse depuis le début des années 1990. Plasticiens, écologistes et architectes engagés commencent à s'opposer à l'architecture fonctionnelle, aux formes carrées et aux lignes droites des tours contemporaines d'où la couleur avait quasiment disparu. Ils aspirent à créer une architecture originale capable d'harmoniser les besoins de l'homme avec la nature. Par ailleurs, le sentiment d'ennui et d'apathie dont souffrent souvent les citadins d'aujourd'hui a accéléré la recherche dont le but ultime est d'établir des rapports harmonieux et équilibrés avec l'environnement naturel.

Vers une « écologie de la couleur »

Effectivement, si l'on considère l'étymologie du terme « écologie », et en lui associant celui de « couleur », on conclut ceci :

D'une part, « écologie » vient du grec « oikos » (maison) et « logos » (discours, science). Elle est l'étude scientifique des interactions capables de distribuer la vie des organismes vivants. Ainsi, l'écologie étudie deux grands ensembles : celui des êtres vivants (biocénose) et le milieu physique (biotope). D'autre part, l'image de l'environnement est formée à partir des couleurs que l'esprit y perçoit et qu'il traite pour s'en donner une représentation mentale, grâce en particulier à des interprétations symboliques. Ainsi, l'écologie de la couleur est une science ayant pour objet les relations des êtres vivants, des habitants de la ville avec leur environnement visuel et ses harmonies chromatiques.

Depuis, les architectes cherchent à renouveler l'image des tours dans la ville pour en faire un ensemble cohérent de solutions performantes (architecture « verte », emploi de panneaux photovoltaïques, d'éoliennes etc.). Ils n'oublient pas d'intégrer de nouveaux codes visuels signes d'un engagement environnemental. Les couleurs et leurs harmonies qui rythment la vie de la cité deviennent un moyen de séduction. Les matériaux écologiques, les formes et les couleurs nouvelles « vitaminées » associées au projet de Haute Qualité Environnementale (HQE) contribuent en effet à la création d'un ensemble de manifestations et de constituants matériels et sensoriels donnant sens à l'espace de vie.

La couleur verte a la cote

Ce qui importe au premier chef est la réalité des nuances de couleurs géographiquement et géologiquement existantes dans le milieu. Le vert « que Dieu a fait le socle de la nature, et le piédestal du monde vivant » (Malcolm de Chazal) devient comme un symbole absolu d'« écologie ». Pour souligner leur engagement dans le développement durable¹ les architectes et les designers choisissent de plus en plus les nuances de vert : elles sont associées symboliquement à la nature, à la préservation du bien-être et à l'environnement protégé. Cette couleur est devenue aussi signe de propreté, d'hygiène et de « paysage vertical ».

L'idée écologique et la protection de l'environnement font partie intégrante d'une nouvelle architecture pour Hans Hollein et Charles Jencks, Édouard François et Françoise-Hélène Jourda, Jean Nouvel et Gilles Perraudin, Renzo Piano et beaucoup d'autres. « L'architecture verte » des tours avec ses toits verts, ses murs végétalisés,

Depuis les années 80, les coloristes français veulent redonner à la couleur une signification profonde.

Depuis le début des années 90, on aspire à créer une architecture capable d'harmoniser les besoins de l'homme avec la nature.

Le quartier Pudong à Shanghai: illustration de la "couleur".



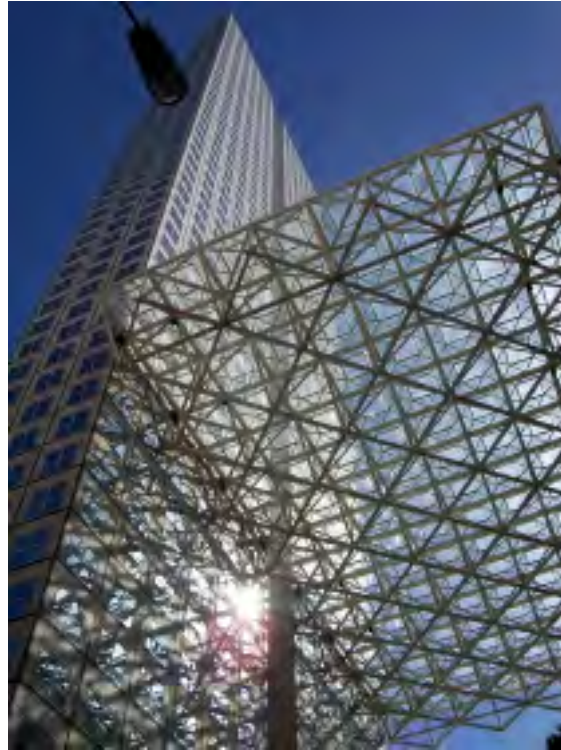
ou bien simplement ses balcons décorés de plantes est considérée comme une réconciliation de l'architecture et de la nature et représente une nouvelle esthétique.

Une combinaison de couleurs

L'image globale des espaces paysagers et architecturaux dans la ville n'est pas l'addition de la couleur des tours considérées isolément. Ce qui compte au contraire, c'est leurs relations visuelles dans l'environnement. Notre perception de l'image de la ville est le résultat global de la somme des éléments perçus et n'est pas la fragmentation des couleurs associées en groupes. On peut distinguer 4 groupes fondamentaux d'associations chromatiques dans le traitement de tours: « Couleur » (voir tours du quartier Pudong à Shanghai), « Valeur » (voir la tour à Miami), « Nuance » (voir la tour Agbar à Barcelone, de Jean Nouvel), « Mixte » (voir la tour Pyramide Banque of America à San Francisco)².

1. Il existe un logo de la croix verte internationale, symbole du « développement durable », on pourra remarquer que cette croix est en triangle sphérique : forme du vert.

2. « Couleurs » – si l'on travaille en « coloriste », on utilisera de préférence des couleurs vives juxtaposées ; mais alors on évitera les trop grandes différences de clartés, qui ne pourraient que nuire à l'éclat des couleurs. Les couleurs vives rendent des effets dynamiques et violents ; « Valeurs » – si l'on travaille en « luministe », ce sont les écarts de gris, qui comptent et restituent une certaine lumière. La couleur doit alors se limiter à un simple rôle d'accompagnement. Les valeurs suggèrent des impressions de lumière complémentaire ; « Contrastes mixtes » – si on associe les deux types précédents « luministe » et « coloriste ». Les couleurs saturées sont complétées et équilibrées par les ambiances achromatiques ; « Nuances » – si l'on travaille en « intimiste », on valorisera les nuances à très faibles distances, rendant les effets de matière. Il faudra alors se garder à la fois des effets de couleur vive et des écarts de clartés.



Tour de Miami: illustration de la "valeur".



La tour Agbar de Jean Nouvel à Barcelone: illustration de la "nuance".





La tour pyramide Bank of America à San Francisco: illustration de la "mixité".



Chaque groupe est une combinaison de couleurs à l'intérieur duquel les différents composants perdent leurs propres caractéristiques au profit de la perception globale. On peut distinguer aussi 24 types complémentaires d'harmonies intermédiaires qui sont basées sur les associations de couleurs dans le traitement des tours et leur rapport à l'environnement. Parfois la couleur met en valeur la verticalité, parfois au contraire la division des étages et l'horizontalité, parfois elle sera indépendante de la structure du bâtiment.

La tour dans son environnement

Les nouveaux matériaux induisent de nouvelles stratégies dans le design des tours actuelles. Le choix des couleurs ne peut être envisagé comme un simple design bidimensionnel des surfaces: la perception embrasse aussi les effets de la lumière, les caractéristiques spatiales de l'environnement de la tour et le temps de la vision, sa trajectoire, son mouvement, le changement des angles de vue.

Quel est l'avenir de la tour dans la polychromie urbaine ? Est-il entre les deux extrêmes que l'on constate aujourd'hui : la couleur populaire, chaotique ou spontanée des peintures murales et l'ordre totalitaire strictement organisé à l'aide de l'ordinateur de la monochromie? La solution est dans la réflexion sur la ville durable qui doit s'enrichir en développant une conception chromatique des tours qui soit en liaison avec l'image de la ville et son ensemble de couleurs, de ses éléments architecturaux et paysagers, et des autres composants qui créent cet espace dynamique et diversifié.

Rechercher la cohérence chromatique

La conception des couleurs des tours doit être estimée par les architectes comme étant une partie majeure du Plan local de l'urbanisme (PLU) et du Projet d'aménagement et du développement durable de la ville (PADD). La stratégie environnementale des couleurs devrait respecter la continuité d'une approche écologique : analyser l'image globale de la ville, puis de chacun de ses quartiers, puis de chacune de ses tours, voire du design de son mobilier urbain, des qualités paysagères, de la mise en lumière. Tout ceci doit avoir une cohérence chromatique pour pouvoir former un ensemble harmonieux.

L'intelligence d'un système de codes colorés portés par les tours peut devenir ainsi une source de revitalisation des espaces urbains favorisant la sécurité et la sérénité des citoyens.

La couleur urbaine, riche et complexe, animée et chargée de sens participera à l'image de la ville du 21^e siècle, plus sensible et émouvante.



Twin Towers, avant le 11-septembre une étrange fascination

CONTEXTE > *Les gratte-ciel vivent intensément dans notre imaginaire. Ils inspirent les réalisateurs de cinéma qui, selon les scénarios, les ont mythifiés, déifiés ou détruits: Fritz Lang, après sa visite de New-York, réalisa Metropolis, Irwin Allen et John Guillermin offrirent La Tour infernale. Mais par dessus tout, ce sont les Twin Towers, symbole grandiose et machine à rêve qui firent l'objet, avant leur destruction tragique du 11-Septembre, d'une exceptionnelle ferveur cinématographique.*



TEXTE > **JEAN-YVES ANDRIEUX et FRÉDÉRIC SEITZ**

JEAN-YVES ANDRIEU, historien de l'art est professeur à la Sorbonne.

FRÉDÉRIC SEITZ est professeur à l'université de technologie de Compiègne.

La construction des *Twin Towers* du World Trade Center de New York débute à la fin des années 1960, à l'initiative d'un grand financier, David Rockefeller, et grâce à l'intervention d'un important maître d'ouvrage public, la Port Authority of New York and New Jersey. Conçues par l'architecte américain d'origine japonaise Minoru Yamasaki et inaugurées en 1973, objet d'un premier attentat en 1993, détruites dans l'attaque du 11 septembre 2001, elles ont marqué de leur empreinte, durant vingt-huit ans, l'histoire du cinéma contemporain.

Le mythe de King Kong

Dès l'année de leur inauguration, le Français Gérard Oury présente les *Twin Towers* dans leur site et promène les spectateurs autour de leur architecture dans un film burlesque : *Les aventures de Rabbi Jacob*.

1. Ce texte est repris ici avec l'aimable autorisation de la revue *Urbanisme* où il a été publié une première dans le n° 328, de janvier-février 2033.

Trois ans plus tard, en 1976 – peu après l'ouverture du restaurant Windows on the World qui permet à ses clients d'admirer New York depuis le sommet de l'une d'elles –, les tours servent de lieu de tournage à la séquence finale du *King Kong* de John Guillermin, « remake » de l'œuvre célèbre d'Ernest B. Schoedsack de 1933. Le singe géant, capturé sur une île exotique et ramené par bateau à New York, se défait de ses liens pour s'enfuir au sommet des *Twin Towers*, protégeant de ses bras la belle naufragée, Dwan (Jessica Lange) dont il est tombé amoureux – comme son devancier s'était réfugié en haut de l'Empire State Building avec la blonde Ann Daraow (Fay Wray) – avant de mourir sous le feu des hélicoptères de la police.

Un engouement populaire

Le minutieux tournage de la scène finale, sur la piazza où sont regroupés six des bâtiments du World Trade Center, rassemble pendant trois nuits consécutives une masse de 5000 figurants dirigée, au moyen d'un porte-voix, par le metteur en scène juché sur une grue. Pour Noël 1976, *King Kong 2* est distribué dans 2200 salles du monde entier. L'affiche, montrant le singe furieux dressé sur la terrasse des *Twin Towers*, tenant Jessica Lange dans une patte velue et broyant un avion en miettes dans l'autre, est l'objet d'un engouement populaire inattendu: 25 000 exemplaires sont vendus aux États-Unis en un temps record.

Ces deux versions de *King Kong* sont produites à une époque de crise économique et morale dont elles dramatisent le dénouement espéré, en exploitant les ressources du mythe – le désir, le rapport entre nature et ville, civilisation et primitivisme, humanité et bestialité, la première au moyen d'habiles truquages dont elle enjolive la poésie, la seconde avec les effets massue de la mode « catastrophe ».

La mort d'une icône

Dans les *Cahiers du cinéma* (janv.-fév.1977), Serge Toubiana se demande quelle force inexorable pousse *King Kong* vers les *Twin Towers*. C'est le paléontologue Jack Prescott qui l'explique, dans le film, aux militaires: « le singe se dirige vers ces deux hauteurs parce qu'elles lui rappellent les deux pics situés près de son refuge dans l'île des sauvages. » En même temps, il est guidé par son amour irrépressible pour Dwan, « qui le mène à sa des-





Les tours jumelles sont devenues, en un tournemain, les nouvelles icônes d'un paysage urbain américain relooké.

truction finale, et par l'affrontement avec le symbole. Il se dirige vers les tours du World Trade Center pour justement se mesurer à elles.» La dernière image qui zoome sur sa carrière fracassée à leurs pieds et sur la foule, avide consommatrice de cette ultime «représentation de la mort d'un singe», montre comment les tours jumelles sont devenues, en un tournemain, les nouvelles icônes, baignées dans la douce nostalgie des années 1930, d'un paysage urbain américain relooké.

Après la disparition des *Twin Towers*, c'est encore cette idée de l'évolution du paysage qui vient à l'esprit de Jérôme Charyn: le 11 septembre 2001, «King Kong est mort à jamais», dit-il. «Ce monstre primitif, qui veillait sur cette femme et se battait contre les avions qui voulaient l'abattre, mariait l'animalité et le gratte-ciel. Il était l'expression de cette société new-yorkaise, extrêmement tribale, et contradictoire dans sa brutalité et sa tendresse» (*Libération*, hors série, sept. 2001).

Une imagerie éthico-politique

A la suite du film de John Guillermin, le cinéma ne cesse de s'approprier les tours jumelles, partenaires fugitives dans un très grand nombre de films et protagonistes de plus en plus régulières à partir des années 1990, dans les œuvres hollywoodiennes à grand spectacle où le suspense se superpose à l'imagerie éthico-politique. De *Manhattan* (Woody Allen, 1979) à *The Siege* (*Couvre-feu*, Edward Swick, 1999), l'évolution est spectaculaire. En effet, les *Twin Towers* n'appartiennent pas au décor nostalgique et lancinant du New York dans lequel se meuvent les personnages de Woody Allen en quête d'amours qui s'apparentent à une révélation intérieure d'eux-mêmes.

En revanche, elles attirent, tel un aimant, le regard de l'héroïne dévorée par l'ambition professionnelle et sociale de *Working Girl* (*Quand les femmes s'en mêlent*, Mike Nichols, 1988). Dans *Deep Impact* (Bill Duke, 1992), «une comète de la taille de New York du nord de Central Park au sud de Manhattan, soit environ 11 km», fonce vers la terre. Elle est détruite en partie, mais un fragment percute l'océan Atlantique et déclenche un raz-de-marée qui engloutit la cité, abat la statue de la Liberté et la plupart des gratte-ciel.

Symbole de tous les dangers

Seul le sommet des *Twin Towers*, à demi vrillées mais indestructibles, surnage au-dessus des flots qui baignent alors toute l'île de Manhattan. Les tours servent ensuite d'étrange cible à la jeune Mathilda lorsque celle-ci prend ses premières leçons de tir auprès de son mentor tueur à gages, *Léon* (Luc Besson, 1994). Elles identifient New York et sont couvertes, étage après étage, par l'ombre menaçante du vaisseau spatial ennemi qui s'avance vers la ville dans *Independence Day* (Roland Emmerich, 1997). Dans *Antz* (*Foumiz*, Eric Damell et Tim Johnson, 1998), film d'animation réalisé à partir d'images de synthèse, les *Twin* introduisent et concluent l'action de manière fugace mais très explicite, un large travelling arrière révélant par leur entremise l'endroit où vit la colonie d'insectes-sujet du film et métaphore de New York et des Etats-Unis : Central Park.

Enfin, très prémonitoire, *The Siege*, centré sur la communauté musulmane de Brooklyn, les montre comme sentinelles inébranlables au cœur d'une série d'attentats terroristes visant – déjà – à ébranler New York. La ville, usuellement grouillante de monde, est désertée tandis que la loi martiale est décrétée à Brooklyn après des assauts meurtriers commis contre des bus et un immeuble fédéral. Le New York charmant et cosmopolite de Woody Allen est devenu, en vingt ans, la cité de tous les dangers.

Frédéric Bourcier, adjoint à l'urbanisme

« Si l'on veut de la nature, il faut des tours »

RÉSUMÉ > Construire des tours. L'idée ressurgit à Rennes, densification urbaine oblige. Frédéric Bourcier, adjoint à l'urbanisme de la Ville, justifie ici le choix de la hauteur. Et indique quels sont les projets rennais dans ce domaine pour les années venir.



PROPOS RECUEILLIS PAR > **GEORGES GUITTON**

PLACE PUBLIQUE > L'idée de construire en hauteur est-ce une conversion récente de la part des élus rennais ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Dans l'histoire de la ville, sans jeu de mot, il y a eu des hauts et des bas sur cette question. Il est exact qu'il y a longtemps que l'on n'a pas sorti un IGH (immeuble de grande hauteur) à Rennes. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'interdits sur la question. En même temps ce n'est pas une question qui nous obnubile. Nous pensons simplement qu'elle peut être nécessaire pour son côté fonctionnel ou pour son aspect symbolique ou encore esthétique. C'est le cas par exemple, si l'on a besoin d'une *skyline* (panorama urbain, ligne d'horizon), car la tour est un signal important lorsque l'on arrive dans une ville. Cela dit, la ville n'est pas faite de « tout hauteur » ou de « pas hauteur ». La diversité est évidemment la règle.

PLACE PUBLIQUE > Vous-même, aimez-vous la hauteur ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Personnellement, j'aime bien me trouver au 40^e étage d'un immeuble, avoir une vue dégagée, une vue libre alors que d'autres personnes vont trouver cela effrayant. Comme j'habite le quartier du Blosne, il m'arrive régulièrement d'aller chez des habitants par exemple au 15^e étage : on y a une perspective sur la campagne et sur la ville qui est très agréable. On y a aussi une autre relation au bruit de la ville. Et la question



Frédéric Bourcier, adjoint à l'urbanisme :
« Les tours expriment dynamisme et attractivité. »





Les images présentées récemment aux habitants du Blossne sont très séduisantes, mais ce ne sont que des hypothèses. Ces hauteurs végétalisées indiquent quelle est aujourd'hui la tendance pour humaniser le traitement de l'habitat vertical. Antoine Grumbach et Associés, Agence Ronan Desormaux, plan guide pour Le Blossne, janvier 2012.

LE JARDIN ET LA RUE / LA CANOPEE / LE CIEL

VILLE DE RENNES / DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'URBANISME / SERVICE OPERATION D'AMÉNAGEMENT / MISSION D'ARCHITECTE-URBANISTE-PROSPECTE ACCORD CADRE / QUARTIER DU BLOSSNE / ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIÉS > AGENCE RONAN DESORMAUX > JANVIER 2012



PLAN GUIDE V3 JANVIER 2012 18

de l'ensoleillement ne se pose plus, il n'y a plus d'ombre...

PLACE PUBLIQUE > Naguère, la construction en hauteur était plutôt diabolisée. Est-ce qu'aujourd'hui il y a une totale adhésion à la hauteur au sein de votre équipe majoritaire?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Je l'ai dit, nous sommes décomplexés par rapport à cela. Pour ceux qui au sein de l'équipe portent la politique d'aménagement et d'urbanisme, Daniel Delaveau, Emmanuel Couet, Jean-Yves Chapuis, Guy Potin et moi, cette question ne fait pas débat. Cela dit, je pense que dans notre équipe comme dans la société les avis sont partagés.

PLACE PUBLIQUE > Il faut peut-être aussi s'entendre sur la définition de la grande hauteur

FRÉDÉRIC BOURCIER > La définition de la grande hauteur est précise : pour les immeubles de logements, c'est à partir de 51 mètres, dernier plancher. Pour les immeubles

d'activité, le tertiaire, c'est 27 mètres. S'il y a peu d'IGH en France, c'est notamment à cause de la réglementation. Ainsi en IGH vous devez avoir une surveillance pompier 24 heures sur 24, ce qui représente trois voire quatre postes équivalents temps-plein par an. Il faut le supporter financièrement ! Autre difficulté, l'organisation de la mixité : comment faire cohabiter des populations différentes : celle des habitants et celle de employés. Nous avons connu cela au Colombia avec des monte-charges communs aux espaces commerciaux, aux bureaux et aux logements : ce n'est plus possible aujourd'hui. Cela veut dire dans ce cas à qu'il faut prévoir des équipements supplémentaires.

PLACE PUBLIQUE > Justement, compte tenu de ces surcoûts importants, quel est vraiment l'intérêt de construire en grande hauteur?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Il est certain qu'il y a des effets de seuil qui freinent la construction à plus de 50 mètres, pour des raisons écologiques ou techniques, comme la ré-

Antoine Grumbach et Associés, Agence Ronan Desormeaux, plan guide pour Le Blosne, janvier 2012.



PROJET / DIVERSIFIER LES TYPOLOGIES ARCHITECTURALES



PERSPECTIVES



FACADES

sistance au vent au-delà de 80 mètres. Mais aussi pour des raisons économiques que ce soit en termes d'investissement qu'en termes de fonctionnement (les charges). C'est pourquoi, en France, ce que l'on appelle la « hauteur », cela se situe juste en dessous de 50 mètres. C'est-à-dire que l'on construit le plus haut possible tout en restant en dessous du seuil des contraintes règlementaires.

PLACE PUBLIQUE > Une écrasante majorité de Rennais considère les immeubles de 10 étages comme la chose la plus répulsive qui soit, selon un sondage Médiascopie de 2010 sur « les mots de Rennes Métropole ». Cette opinion très négative peut-elle modifier votre souhait de construire en hauteur?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Premier constat, nous n'avons pas en France de culture urbaine et architecturale. Derrière le rejet des tours, il y a un fantasme qui ne correspond pas à la réalité des gens qui y vivent. Regardez, quand nous sortons un programme de plus de dix étages, nous consta-

tons que les appartements se vendent très bien et que les premiers à être vendus ont ceux qui sont situés en haut. Il y a donc une demande. Mais la conversion à ce modèle d'habitat est assez lente car nous sommes dans un pays qui a été longtemps un pays rural. Cela explique que chacun veuille sa maison isolée avec 500 m² de jardin tout autour, parce que c'est l'image de l'intimité, de la tranquillité, de la convivialité. Je peux recevoir mes voisins dans le jardin, je peux faire un barbecue, les enfants peuvent jouer tranquillement, telle est l'image dominante, sauf que c'est un modèle de développement catastrophique. Aujourd'hui, l'on sait que l'on s'étale trop. Il faut surmonter cette contradiction qui consiste à la fois à souhaiter beaucoup d'espace pour soi-même et pour son propre habitat, et à refuser collectivement un étalement urbain écologiquement dommageable.

PLACE PUBLIQUE > Tout le monde est d'accord sur ce dernier point, mais c'est l'image de l'hyper-concentration



Antoine Grumbach et Associés, Agence Ronan Desormeaux, plan guide pour Le Blossne, janvier 2012.



urbaine et bétonnée que l'opinion semble rejeter.
FRÉDÉRIC BOURCIER > C'est pourquoi, il y a des principes forts à respecter concernant le rapport au sol. Ce que le piéton voit est fondamental. Au-dessus des premiers étages, il y a ce que l'on appelle la canopée, jusqu'à une vingtaine de mètres. Ensuite que l'on soit à 25 mètres ou à 100 m, c'est pareil, c'est au-dessus, c'est le ciel. La question esthétique est évidemment fondamentale. Pour ma part, j'estime qu'il y a de très belles tours. De la même manière il y a des petits bâtiments assez laids et d'autres très soignés. Je pense que l'on peut faire avec les tours des objets architecturaux très beaux.

PLACE PUBLIQUE > Avez-vous des exemples ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Je prendrais celui, emblématique, de Manhattan. Lorsque l'on n'est jamais allé à New York, on a l'impression de quelque chose d'invivable et d'irrespirable. Or ce n'est pas du tout le cas. Parce que là-

bas est appliqué un principe de base : plus vous montez haut, plus il faut que les espaces publics soient soignés et dialoguent avec la hauteur. Souvent la voirie est généreuse, large, on élargit les trottoirs, on n'a pas cette impression de confinement. En France on a le tort de projeter dans la ville future ce qu'a été la ville médiévale que l'on se mettrait à monter en hauteur. Alors qu'il s'agit de prendre de l'ampleur en hauteur et aussi en largeur.

PLACE PUBLIQUE > Mais Rennes n'est pas Manhattan ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > À Rennes, il se trouve que nous avons des configurations qui se prêtent aux IGH. Il est évident que dans la rue Saint-Georges nous ne ferons pas de la grande hauteur. Reste qu'il nous faut densifier la ville, ce n'est pas un gros mot, dès lors que l'on veut lutter contre l'étalement urbain. Et la hauteur, c'est une des solutions – mais pas la seule – pour densifier.

PLACE PUBLIQUE > Quels sont les projets précis actuellement à l'étude à Rennes ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > En grande hauteur, il y a le projet d'une tour de bureaux de 90 m sur l'îlot Féval, près de la gare. Nous pourrions en avoir une deuxième de l'autre côté de la voie ferrée, au bord du boulevard Beaumont. Une troisième serait également envisageable au bout du boulevard Solférino. Mais toujours à des endroits où l'impact sur l'environnement est pensé, des endroits qui se situent sur un point d'articulation de la ville. Pourquoi par exemple a-t-on décidé de mettre une tour à Féval en bordure de l'Alma ? Parce que l'on est sur un axe, mais aussi que l'on est au-dessus des voies ferrées que cela constitue un signal que l'on peut envoyer aux voyageurs. Il y a une conjonction de choses.

PLACE PUBLIQUE > En dehors de ce site d'Eurorennes, quels projets ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Il y a l'opération Baud-Chardonnet. Sur cette zone, nous aurons à la fois des petits immeubles et des tours, juste en dessous de la grande hauteur (50 mètres). Il y aura donc 5 immeubles de ce type, entre 14 et 17 étages. Ils seront édifiés sur la partie nord afin que la portée de l'ombre ne gêne pas l'ensemble du quartier. Pour ceux qui habiteront en cœur d'îlot, avoir une tour au nord, cela n'aura aucune incidence. De plus, élever des étages à cet endroit, c'est faire en sorte qu'un maximum d'habitants profitent de la Vilaine en contrebas. Je pense que le programme Baud-Chardonnet est un bon exemple pour illustrer l'importance de la localisation et la configuration urbaine quand on parle de hauteur. Nous systématiserons aussi l'implantation d'activité en bas de ces tours.

PLACE PUBLIQUE > Autres opérations ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Nous nous posons la question d'implanter une tour sur la Zac Maurepas-Gayeulles. Il pourrait y avoir de belles perspectives sur le parc des Gayeules, plus loin sur la forêt de Rennes et ViaSilva, et puis, de l'autre côté, sur la ville. Nous pensons aussi à une tour au Landry qui se trouve à l'une des entrées de ville par le sud-est (rue de Châteaugiron), là où il y a la station Total. Dans notre démarche sur le Blosne, quand nous arriverons sur l'avenue Fréville, il y aura de la hauteur, uniquement pour le tertiaire. Il y a aussi pour plus tard sur une partie du site Savary, l'idée de monter jusqu'à 17 étages pour l'habitat. Au Blosne, l'urbaniste Christophe

Cuny travaille beaucoup avec les habitants sur cette question du rapport de la hauteur avec la rue. Il y a aujourd'hui vraiment une réflexion des professionnels pour traiter ces trois parties du bâtiment : les 12 premiers mètres traités de manière très soignée avec balcons, après la canopée, et ensuite plus haut.

PLACE PUBLIQUE > D'autres projets, encore ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Nous aurons des petites émergences, par exemple une tour à rue du Languedoc à l'angle du bd Charles-Tillon, en face du restaurant universitaire. À la Courrouze aussi nous avons des hauteurs mais pas de « grande hauteur ».

PLACE PUBLIQUE > Et dans le projet Viasilva ? Les esquisses montrent une masse de verdure et semble-t-il des bâtiments plutôt bas...

FRÉDÉRIC BOURCIER > Erreur. À Viasilva, il y aura beaucoup de hauteur. Nous serons souvent en limite d'IGH. Il faut redire ici que l'intérêt de la hauteur est de permettre un emploi du sol beaucoup plus généreux pour la nature. Cela peut paraître paradoxal, mais si l'on veut de la nature dans la ville, il faut de la hauteur. Si j'habite au 60^e étage d'un IGH, je suis bien sûr éloigné du sol, mais si j'ai un grand parc à 200 m de distance, la qualité de vie se joue là. Il ne faut donc jamais déconnecter la hauteur de l'espace public.

PLACE PUBLIQUE > Résumons: beaucoup d'immeubles de moins de 50 mètres, mais au fond aucun projet de grande hauteur hormis les deux ou trois tours de la gare de Rennes ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Si, si, d'autres projets : pour la grande hauteur, nous avons un point d'interrogation sur Maurepas et un point d'interrogation sur le Blosne. Dans mon esprit, un jour, il y aura jonction Eurorennes-Blosne. Le principal atout de Rennes, c'est l'accessibilité, illustrée par l'avenue Henri-Fréville. Vous y avez une station de métro qui vous met à trois minutes et demie de la gare. Par ailleurs, la rue de l'Alma en double-sens sera directement connectée à la Rocade. À cause de cette accessibilité, il s'agit d'une zone idéale pour le tertiaire : de plus nous sommes sur une entrée de ville et sur une avenue très large. C'est donc là qu'il faut densifier.

PLACE PUBLIQUE > Vous avez évoqué le côté signal, sym-





Au cœur du projet Eurorennes, une tour de bureaux haute de 90 mètres prévue sur l'îlot Féval.



bole, entrée de ville. C'est ce que vous reproche vos opposants, en pointant une politique de gadget et de com'. Comment comptez-vous convaincre que cet aspect symbolique est important pour la ville ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > En m'appuyant sur les réussites passées. Quelles sont d'un point de vue architectural et urbain les images que renvoie Rennes à l'extérieur ? Le Parlement de Bretagne, les Horizons, l'ancien bâtiment de France-Télécom à la Mabilais. On ne peut pas dire que les Horizons et France-Télécom, qui va être réhabilité par la société Legendre, ce sont des éléments qui dégradent la ville. Au contraire, ce sont des éléments qui expriment un dynamisme, une attractivité. Bien entendu, il ne s'agit pas de faire les Horizons partout, ce n'est pas

le sujet, mais d'admettre que les tours sont des marqueurs qui peuvent être de qualité.

PLACE PUBLIQUE > Y a-t-il des architectes de tours qui ont vos faveurs ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Édouard François fait des tours avec beaucoup de verdure à l'instar de son projet végétal, hélas non retenu, sur l'île de Nantes. Lui, promeut l'idée du partage qui consiste par exemple à installer des jardins au sommet afin que tout le monde en profite. Il y a aussi Jacques Ferrier, Christian de Portzamparc, Jean Nouvel, si l'on s'en tient aux Français. Mais partout dans le monde des gens savent faire des tours.

PLACE PUBLIQUE > Dans beaucoup de villes on a détruit des grands ensembles et des tours d'une manière spectaculaire. Pourquoi Rennes y a-t-il échappé ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Nous avons détruit sur Cleunay. Nous allons le faire sur Maurepas pour l'immeuble du Balleroy. Si nous ne l'avons pas fait davantage, c'est à cause de notre choix politique qui consiste à inclure les quartiers sociaux dans la ville et à toujours mettre le paquet pour entretenir le parc social. Nous préférons réhabiliter que détruire. Il y a toutefois un problème non-dit concernant les immeubles des années 60 ou 70 : ce n'est pas celui de l'isolation thermique que l'on sait améliorer, mais celui de l'isolation phonique. C'est énorme pour la qualité de l'habitat mais très compliqué à régler. Au Blosne et à Bréquigny, c'est le problème numéro un. Pour les tours et immeubles que l'on fait maintenant, il n'y a plus du tout ce genre de souci.

PLACE PUBLIQUE > Si vous rêvez la ville dans 20 ans en fermant les yeux, voyez-vous beaucoup de hauteur ?

FRÉDÉRIC BOURCIER > Oui, notamment là où l'on a de grandes artères de communication et des stations de métro. que ces infrastructures profitent à un maximum de gens. On ne va pas s'amuser à faire une tour à Acigné ou à Bruz. La tour a toujours partie liée avec des fonctions urbaines : culture, animation, transports...

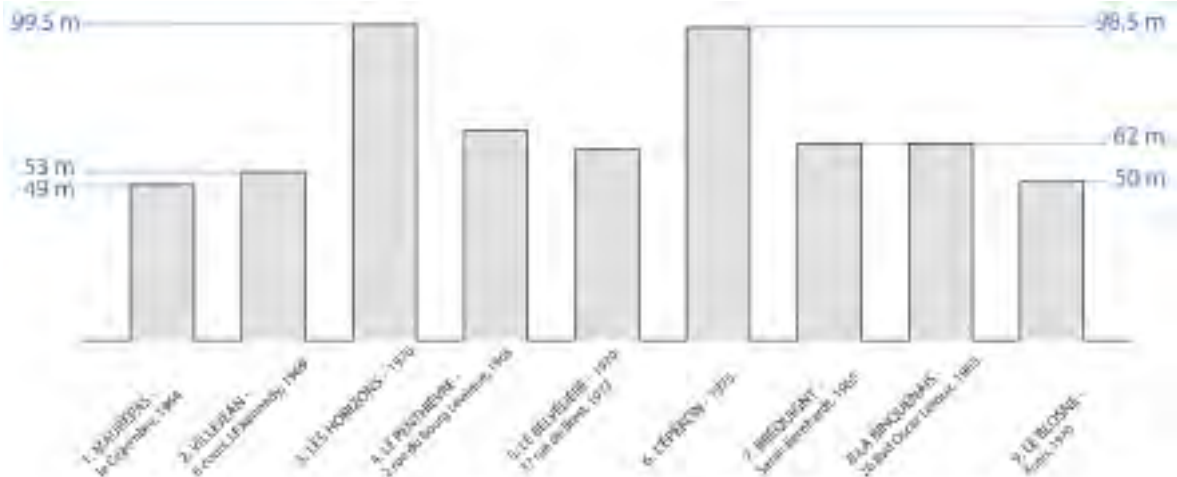
Les points culminants de Rennes

Les points hauts de Rennes ne sont pas forcément des immeubles : il y a par exemple la tour des Télécoms à la Mabilais (77 m), l'église Saint-Melaine (63 m), le Palais du commerce (51 m) et l'usine d'incinération des déchets à Beaugard (50 m).

Côté immeubles, d'habitations ou de bureaux, on en compte une vingtaine sur la ville à dépasser les 50 m de hauteurs.

Dans les plus de 60 m, on trouve les Horizons, l'Eperon, Sarah-Bernardt, Le Penthièvre, Binquenaïs 26, bd Oscar-Leroux, Le Belvédère, la Tour de la sécurité sociale (60 m).

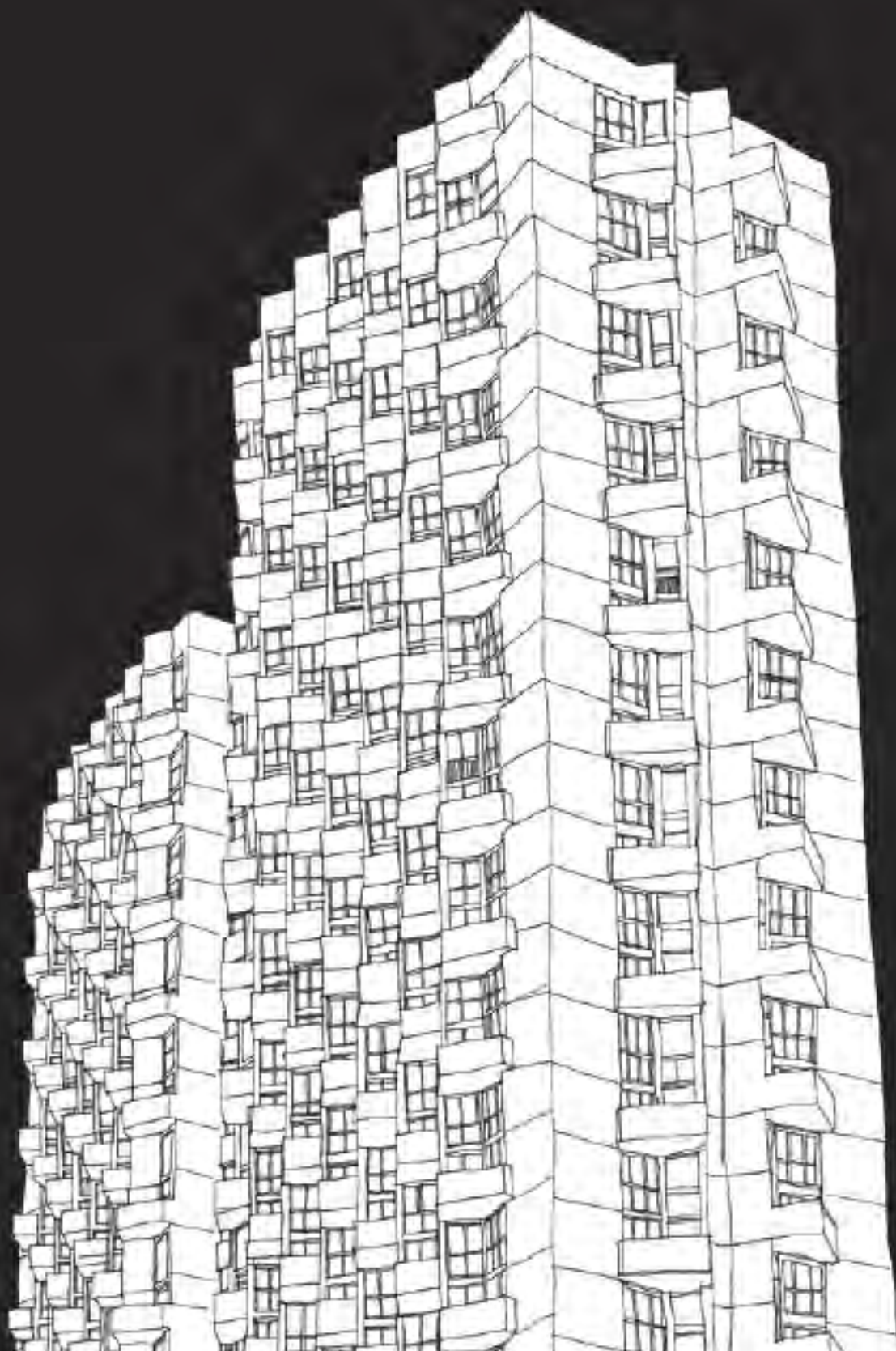
Entre 50 et 60 m : allée des Asturies, le Plélo, le Wagram, Arc-en-ciel, 2 avenue du Canada, 4-6 cours du président Kennedy, le Goëlo, 8-10 place du Maréchal-Juin, 1 et 2 square des Hautes-Ourmes, 2 allée de Lucerne, 2 cour Kennedy, 2 cours du président Kennedy, l'Aunis, le Navarre.



Source : carte aérienne de Rennes et points de repère.

Réalisé par Flavie Forchaud & Estel Rubellin
Institut d'urbanisme et d'aménagement de Rennes - février 2012

Une vue d'Antoine Ronco. Invité en 2009 par le Centre culturel du Colombier, cet artiste y présenta un travail issu d'une résidence au dans la tour de l'Éperon.



« Ma vie au 25^e étage de l'Éperon »

RÉSUMÉ > Jean Huchet, vit au 25^e étage de la tour de l'Éperon, côté Ouest, depuis une vingtaine d'années. Nous lui avons demandé de raconter sa vie à 90 mètres du sol : ce qu'il voit, ce qu'il ressent. Aucune angoisse, mais une existence somme toute ordinaire, confie-t-il, n'était cette grisante sensation de liberté à pouvoir savourer un ciel sans obstacle et un panorama sans égal.



TEXTE > **JEAN HUCHET**

C'est couru d'avance. À la question bien naturelle « Où habitez-vous ? », ma réponse, tout aussi naturelle, « Au 25^e étage de l'Éperon », suscite toujours le même frisson chez mes interlocuteurs. Ce « Hou là là ! » jailli du cœur et le geste joint à la parole vous disent qu'à leurs yeux vous accomplissez une sorte d'exploit. René Desmaison sortant des Drus par le haut ou sir Edmund Hillary conquérant l'Éverest ne sont pas mes cousins !

Restons modestes. Le seul exploit dont je puis m'enorgueillir est de gravir l'escalier de secours, du rez-de-chaussée jusqu'à mon étage, régulièrement, pour la forme et pour le défi sportif. Quand il fait mauvais dehors, cela vaut bien un footing (et on est à l'abri).

Pas de vertige

Je comprends l'étonnement de ceux qui vivent au ras des pâquerettes. Moi aussi, avant, j'avais ce point d'exclamation et ce point d'interrogation au-dessus de la tête en pensant à ceux qui vivaient dans les hautes sphères. « Ne risque-t-on pas l'asphyxie tout là-haut ? L'air n'y est-il pas raréfié ? » Ne soyons pas ridicules : c'est moins élevé que le 2^e étage de la tour Eiffel !

JEAN HUCHET est
journaliste





« D'accord. Mais vous n'avez pas le vertige ? » En ce qui me concerne, parce que je suis tenté par le mauvais jeu de mots (pardon), je connais plutôt le vertige de la page blanche au moment de tracer les premières lignes d'un article... Ce vertige-là, c'est un peu celui de l'acteur au moment d'entrer sur scène, la petite dose d'adrénaline dans les veines et du bon stress dans les méninges. Heureusement, il passe. Quant au vertige résidentiel, il existe, je ne le nie pas. Mais il suffit de regarder vers l'horizon plutôt qu'en bas.

Un superbe privilège

C'est d'ailleurs un superbe privilège : bien calé dans le fauteuil de mon salon, jetant le regard à travers l'une des baies de l'appartement, j'ai une vue imprenable - comme on dit dans les petites annonces - sur les lointains incertains. Ah ! Le coucher du soleil... Un ciel changeant, jamais le même d'un crépuscule à l'autre. Des nuages qui passent par toutes les teintes de la palette du peintre. Des volutes de couleurs inoubliables. Les petits matins frieux et humides, j'observe le manège des nappes de brume masquant tel quartier et délaissant tel autre. Les jours clairs, je m'amuse à suivre la ligne d'horizon, si fugace, si fragile. L'étrange lucarne de ma fenêtre est un spectacle dont je ne me lasse pas.

Aucun débat existentiel

Cette question vertigineuse réglée d'entrée de jeu, nous n'aurons plus à y revenir. Alors, passons aux choses sérieuses. Quelles sensations me procure le fait d'habiter dans un immeuble d'une hauteur de 99 mètres (sans l'antenne) ? Comment y vit-on ? Est-ce agréable ou à fuir ? Pratique ou pas ? Avantages et inconvénients de la hauteur ? Je me doute que cette liste d'interrogations (non limitative) effleure spontanément ceux des lecteurs de *Place publique* que le sujet de l'urbanisme interpelle. Était-ce une bonne idée, cette tour, ou un mauvais... tour joué à la ville ? Et pas le seul, puisqu'une autre vigie veille sur la cité, aux Horizons. Fausse jumelle, vraie sœur en tutoiement du ciel. Tout compte fait, je peux témoigner qu'on se pose beaucoup moins de questions quand on vit à l'intérieur de la tour qu'en simple passant, citoyen rampant. Foin des débats existentiels, il y a seulement des préoccupations concrètes, du pratico-pratique. Des problèmes de cages d'escaliers, en somme...

L'œuvre de Louis Arretche

L'Éperon est sorti de terre en 1975 et les premiers habitants l'occupèrent en 1977. On doit à son architecte, Louis Arretche, la reconstruction de Saint-Malo, le Liberté ou le Centre des télécoms à Rennes et bien d'autres réalisations à travers la France. L'Éperon, grand mâât du quartier du Colombier, faisait partie d'un projet de trois tours. Une seule vit le jour tandis que tout autour, naquit un ensemble de bureaux, de logements et de commerces dont la dalle du Colombier est une sorte de salle des pas perdus et dont la galerie marchande Colombia devint, plus tard, l'artère nourricière.

Trois Éperon, trois mââts plantés sur la coque de béton moderne du Colombier ! Cela aurait eu de la gueule, ne manqueront pas de penser les citoyens sensibles à la poésie minérale urbaine des années conquérantes. Et dans un environnement de choix : le Liberté, la tour de la Sécurité sociale, Les Champs libres, le 4 bis et, demain, EuroRennes. Excusez du peu. Mais il n'y a qu'une tour, n'y revenons pas, et elle restera solitaire.

Ces balcons en nid d'abeilles

Ce n'est pas une raison pour ignorer son architecture. Des amoureux de la photo ont su en capter les nuances (allez sur internet). Des balcons comme les alvéoles d'un nid d'abeilles, une forme élancée malgré le volume, une dissymétrie élégante entre la tour nord de 26 étages et la tour sud de 30 étages, qui lui est accolée. La blancheur éclatante de la façade qui, à l'ouest, se pare, au soir tombant, des teintes rosées du crépuscule tandis qu'au petit matin, il faut la voir s'éveiller, à l'est, côté esplanade De Gaulle, sous la caresse des rayons d'un soleil printanier. On aime.

On peut aussi être indifférent. Ou détester. Cela ne me choque pas. Pour ma part, je n'oppose pas les styles. Chaque époque a produit des ouvrages d'art et d'horribles étrons. Cette tour, qui est tout sauf banale et plate, me semble plutôt réussie sur ce plan-là. Mais puisque nous en sommes au chapitre urbanistique, j'avoue que je me suis beaucoup plus interrogé sur la pertinence d'une juxtaposition des genres au sein d'une ville, entre vieux quartiers historiques et nouvelle ville, entre l'ancien et le moderne. Chaque cité a emprunté son chemin propre dans ce difficile parcours à travers les âges et sans doute n'y a-

Une vue d'Antoine Ronco.

Il n'y a pas de solution universelle. Mais l'intégration ne va pas de soi.

Deux villes face à face

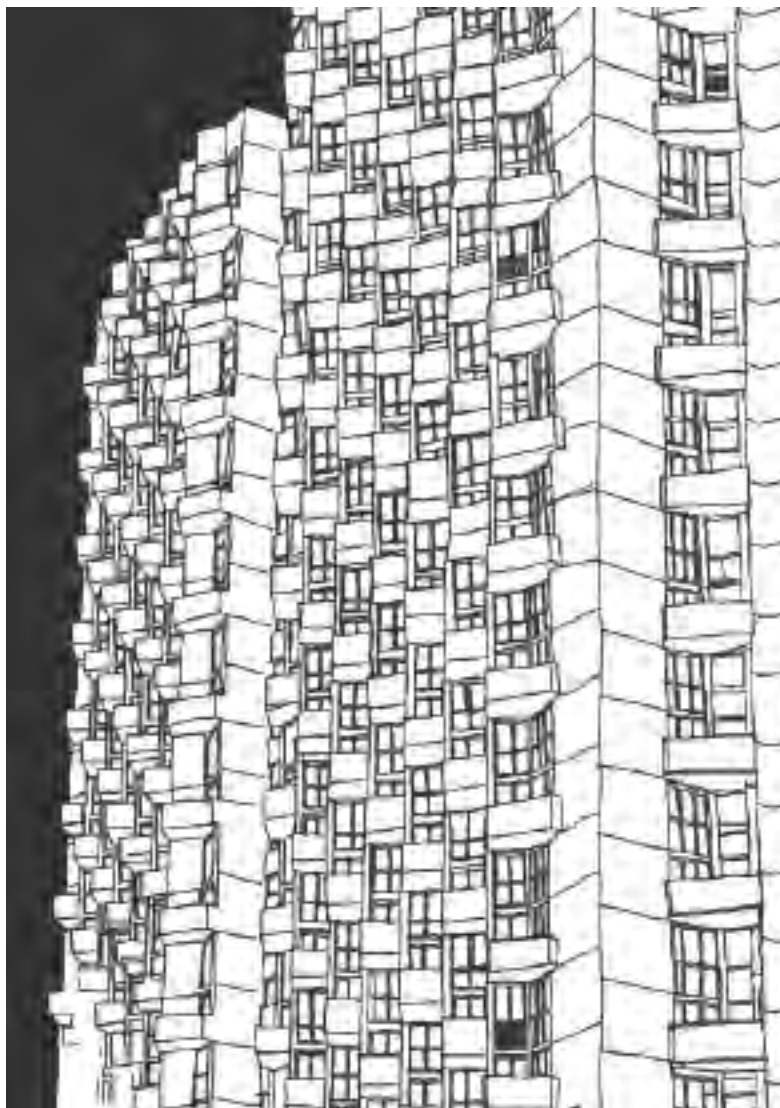
À Rennes, on passe quasiment sans transition du Colombar, si estampillé 20^e siècle, aux halles centrales 19^e, puis au centre médiéval autour de la cathédrale. Comme si le béton avait grignoté du terrain, dévoré des faubourgs miséreux pour s'approcher au plus près du cœur névralgique battant au rythme des pavés luisants, des vieux pans de bois et du granit patiné par la pluie et le vent. Image improductive ? Peut-être mais cette impression d'encerclement étroit des vieilles rues irrégulières et buissonnières par les verticales rigoristes me laisse perplexe. Comme si deux villes collées se regardaient dans les yeux, face à face, sans être vraiment du même bord, du même bateau.

Et pourtant. Que fais-je lorsque, sur les routes qui me ramènent vers la capitale régionale, j'entame ma descente dans la cuvette rennaise ? J'y cherche à chaque fois l'amer qui me donnera la position du centre-ville. Cet amer de terre, c'est ma tour. La seule avec sa voisine des Horizons que se distingue de si loin. Oui, elle est là, tout va bien, je vais atterrir. Un repère et mon repaire.

Un parfum d'île déserte

Une tour, cela fait de l'ombre au voisinage. Et plus elle est haute, plus l'ombre portée est longue. J'y pense du haut de mon 25^e, les matins ensoleillés, en la voyant balayer de son pinceau sombre les toits et les rues. Le temps se couvre, se dit peut-être ce voisin d'en face que je distingue mal tant il est petit. Moi, je ne risque pas qu'on me fasse de l'ombre ! Seuls les oiseaux osent me défier. Pas de voisins d'en face à vous surveiller. Pas besoin de se cacher pour vaquer à ces petites manies derrière ses fenêtres. Vivre en l'air, mine de rien, vous offre un parfum d'île déserte.

Que peut-on ressentir à 80 m ou 90 m d'altitude en plein cœur de la ville ? Le sentiment non pas d'une solitude mais d'être en retrait du monde. Proche de celui qu'éprouve le montagnard au refuge. Il jouit d'un magnifique spectacle. Il fait corps avec la masse rocheuse qui le porte et, en même temps, il se sent - impression fugace, certes - hors du monde. Dans la ville, au-dessus de la ville, hors de la ville. Trois villes en une. C'est le privilège de mon belvédère. Mais ne croyez pas qu'il soit



une tour... d'ivoire. Le refuge n'est pas un retranchement. Plutôt une hygiène particulière qui, en quelques dizaines de secondes, me transporte du plancher des vaches, terre à terre, à l'infini azuréen de haute volée. Et inversement. À volonté.

On fait corps avec la ville

Et c'est beau une ville vue de là-haut. Les toits d'ardoise et les terrasses sont les crêtes des vagues qui moutonnent, maison après maison, immeuble après immeuble, jusqu'à





mourir, douces ou colériques, sur les plages de verdure de la campagne environnante. On voit vivre le grand corps urbain, le sang qui circule dans ses artères, les travaux ici et là, les immeubles qui sortent de terre et ceux qu'on descend, à coup de bull et de pelleteuse. Je me plais à lire le plan des rues à ciel ouvert, à reconnaître les lieux de nos tropismes urbains. On fait corps avec la ville, comme si elle était un peu de nous. La cité est à nos pieds mais ne prétendons pas la dominer. La ville, on ne la prend pas de haut, elle se refuserait...

La nuit, changement de décor. Des milliers de lucioles s'animent et scintillent tandis que la rumeur du jour, grondement de cataracte enrhumée, s'éteint doucement pour laisser la place au ronflement nocturne. J'aime aussi repérer, au soir, dans le lointain horizon des premières rondeurs de Brocéliande, les feux des sentinelles éoliennes d'aujourd'hui dont les grands bras s'agitent et brassent de l'air. La nuit toujours recommencée et jamais pareille.

Un village dans la ville

C'est le bon tour de la hauteur. Au dehors, un spectacle, un décor, une atmosphère. Au-dedans, un lieu de vie comme un autre. Presque comme un autre. Dans les années quatre-vingt, il y avait sept ou huit cents habitants à l'Éperon. Ils sont moins nombreux aujourd'hui. Un phénomène général qui voit le nombre d'occupants par logement diminuer. Mais bien des communes ne sont pas aussi peuplées. Ma grande tour, c'est un village dans la ville. Un village dont la rue principale serait les ascenseurs qui, du matin au soir et du soir au matin, vont et viennent inlassablement, irriguant les étages de leur précieux chargement. Rapides toujours.

Ceux qui empruntent pour la première fois ces cabines sont surpris : décollage fougueux et, à l'arrivée, des jambes en point de suspension. Même pas désagréable. On s'y habitue vite. Comme dans toute rue de village, on y fait des rencontres, on y croise du monde. Des gens qu'on connaît pour ne les voir que là. Sans savoir toujours l'étage et l'appartement dans lesquels ils demeurent.



Antoine Ronco, la dalle du Colombier vue du 20^e étage.

Coucher de soleil vu de l'Éperon (ph Jean Huchet)

rent. Et d'autres qu'on n'a jamais vus ou je ne m'en souviens pas. On est si nombreux. On parle de la pluie et du beau temps, du petit dernier qui tousse, du journal qu'on descend chercher, dès potron-minet, dans la boîte à lettres. Ou on ne se dit rien. C'est un monde ordinaire qui se baguenaude sans bouger, les deux pieds dans le même sabot. Le métro vertical, cela a son charme.

L'affluence du hall d'entrée

Comme dans toute localité, la vie de l'Éperon passe par la place du village. C'est le hall d'entrée où, à certaines heures de la journée, c'est l'affluence. Georges Perec y aurait trouvé matière à un récit bien dans sa manière en observant les va-et-vient sur cette place publique de la tour. Le matin, les messieurs et les dames, en tenue de ville, sac ou mallette à la main, sortent d'un pas hâtif vers le lieu de leur travail journalier. De près, les suivent les jeunes mamans ou jeunes papas, enfants à la main pas toujours éveillés, des fois grognons, en direction des écoles du quartier ou des crèches.

Un peu de calme et, dans la matinée, les retraités descendent à leur tour, cabas au bras, vers les commerces de proximité. Et ainsi de suite. Toute la journée, le manège continue. En soirée, on verra entrer des jeunes d'ailleurs qui viennent visiter leurs copains-copines étudiants, parfois une bouteille à la main. Et on se dira : « hum, à quel étage vont-ils ? Cela va être la fête. On va entendre du bruit. À surveiller... »

Ce côté place du village entre quatre murs est vraiment spécifique à la tour. Personne n'emprunte les escaliers, qui ne servent qu'aux sportifs ou aux secours. Et les quatre ascenseurs de l'Éperon atterrissent dans un mouchoir de 20-25 m, un espace somme toute restreint. Donc, dans la journée, tout l'Éperon passe, va passer ou est passé par là. Les rencontres y sont faciles et fréquentes. On y bavarde. On s'y donne rendez-vous. On s'y attend. Au fil du temps, des amitiés de voisinage se nouent. On se rend des services. Et le soir, on se rend visite. Une géographie discrète des transports intérieurs montrerait tout un entre-lacis de déplacements d'un étage à l'autre, d'une tour à l'autre. Sans bruit. La tour, ambiance feutrée garantie.

Le statut IGF

Au fond, quelle différence entre un appartement du 25^e



ou du 30^e étage de l'Éperon et un appartement du 3^e étage dans un autre immeuble ? Une fois que je suis dedans, rien d'essentiel, me semble-t-il. Puisque vous insistez, en grattant un peu, j'ai trouvé IGH.

IGH, c'est l'acronyme d'Immeuble de grande hauteur. À Rennes, l'Éperon et les Horizons jouent dans la





cour des IGH. Avant d'habiter l'Éperon, j'ignorais la signification de ce sigle. IGH n'est pas seulement une commodité pour résumer trois mots. IGH n'indique pas seulement qu'il est haut mon dodo. C'est une norme. Énorme. Un statut à part. Ma tour est au garde-à-vous devant une réglementation nationale pointilleuse pour tous les édifices qui grattent le ciel.

Les pompiers veillent

Le risque d'incendie avec son scénario tour infernale revu et corrigé modèle World Trade Center est celui qui entraîne le plus de précautions. À l'Éperon, un service sécurité et un service de gardiennage veillent sur l'immeuble, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en s'appuyant sur un circuit de vidéosurveillance. On sait aussi qu'un groupe électrogène viendra à notre secours pour assurer toutes les fonctions vitales de l'immeuble en cas de panne d'électricité.

Les ascenseurs n'ont pas le droit de tomber en panne et si cela se produit, la maintenance fonce sur le récalcitrant dans l'heure qui suit. Mais les éventuels voyageurs bloqués n'auront eu à patienter que quelques minutes : la sécurité les aura délivrés. Des portes coupe-feu piaffent d'impatience de se fermer devant toutes les entrées d'ascenseurs, à tous les étages, au moindre fumet suspect. Le désenfumage est sur le pied de guerre. Et nos amis les pompiers viennent régulièrement entre nos murs réviser leurs connaissances.

Un sentiment de sécurité

Pourquoi dire tout cela ? Parce qu'il en résulte un sentiment de sécurité et de confiance peu commun. Le spectre de la tour infernale peut rôder, il n'effraie personne. La confiance en la sécurité est une des clés du succès de la tour. Mieux, la présence permanente du gardiennage rassure. Les personnes seules, les habitants âgés savent qu'ils auront un recours immédiat en cas d'urgence.

Dans verticalité, il y a qualité. Comme qualité de vie ? Pourquoi pas ? En tous les cas, rien ne me montre qu'elle serait inférieure dans une tour par comparaison avec une barre ou avec tout autre type d'habitat collectif. « Au pied de ma tour, je vivais heureux... » Mais il faut rendre à César ce qui lui revient. La qualité ne se mesure pas qu'à l'aune de la construction. L'environnement en est l'autre facteur. Disposer à portée de marche à pied de tous les

commerces, des services y compris publics, des activités de loisirs est un bien précieux. Une tour dans un désert ? Gageons que ce serait une tour déserte. Et je voudrais bien voir comme ils s'y prennent au Qatar...

Et demain ?

Reste la question qui tue. Et si on construisait d'autres tours dans le centre, à proximité de la vôtre, seriez-vous pour ? contre ? indifférent ? Cochez la bonne réponse... Je pourrais paraphraser quelques slogans du genre : « trop de tours tuent la tour » ou « une tour ça va, trois tours bonjour les dégâts ». Mais soyons sérieux. Sincèrement, je crois que le problème n'est pas la tour. Elle n'est pas plus la solution, d'ailleurs. Si elle l'était, cela se saurait.

L'urbanisme bien pensé fait appel à de multiples paramètres au curseur sensible. Une haute tour d'habitation n'en est qu'une variable. Ne mettons donc pas la charrue devant les bœufs. L'aménageur commence-t-il par décider une tour avant de réfléchir à l'urbanisme qui s'y adapte ? Si cela a été, ce serait une erreur de reproduire ce schéma. Que veut-on pour Rennes ? Pour son centre ? Que signifie la densification de l'habitat ? Quelles conséquences ? C'est un débat dans lequel élus, experts et citoyens ont chacun leur mot à dire.

Vivre au sommet des quartiers Sud

CONTEXTE > Tandis que s'avance le projet de renouvellement du quartier du Blosne (la « Zup Sud »), Place Publique est allé à la rencontre d'habitants de plusieurs tours dont la hauteur frôle les 50 mètres, pour recueillir leurs points de vue sur la vie en hauteur. Car une chose est de repérer les tours dans le paysage urbain, toute autre chose est d'y vivre ! Et l'on y vit plutôt bien.



POPOS RECUEILLIS PAR > **CATHERINE GUY**

Nous avons rencontré quatre femmes, Annick, Claudine, Odile et Michelle. Elles ont gentiment accepté de s'exprimer sur leur monde « vu du 14^e étage ». Et tant pis si le logement de l'une de ces habitantes se trouve seulement situé au 3^e étage de l'une des tours : son point de vue vaut par sa longue expérience, elle qui, à la différence des trois autres, a toujours résidé en hauteur ! Les tours visitées sont la tour des Hautes-Ourmes (près de la station de métro la Poterie), les tours Aunis et Navarre.

CATHERINE GUY est présidente de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes, membre du comité de rédaction de *Place Publique*.

Un paysage inégalé

Vue du 14^e, la ligne d'horizon ne se réduit pas à l'urbain. Marquée de points de repères parfois situés à très longue distance – un relais de télécommunications à 40 km au sud de Rennes – elle s'éloigne ou se rapproche au gré des saisons, des heures, de la météo. Acceptons donc de partager ce point de vue que la proximité avec la nature n'est pas l'apanage de l'habitat au ras du sol ! D'autant que la tour offre à ses habitants un panorama inédit sur les éléments enfouis du paysage : à qui doute-





rait de la présence du ruisseau du Blosne, qui a donné son nom au quartier, Annick nous le dessine en suivant son cours sous le brouillard humide du petit matin.

Et pour qui guette le rayon vert, suivons Odile qui rend visite à sa maman dans un appartement ouvert à l'ouest et qui y reste jusqu'à l'extinction du soleil couchant... Resistent le jardinage et le fleurissement des balcons, pratiqués par Michelle et Claudine, mais auxquels a renoncé Annick, qui estime que les balcons reçoivent désormais trop de pollution pour que les plantes s'y plaisent.

Un observatoire du changement urbain

L'achèvement de la construction des tours du Blosne date de 1973. Si, depuis, n'y a pas eu de nouveaux immeubles à sortir de terre, en revanche, l'environnement urbain s'est énormément modifié. Pas de meilleur observatoire pour le constater qu'un 14^e étage, d'où l'on peut voir la ville des jouets *Lego* devenir réalité : lycée Descartes, hôpital Sud, rocades, parkings, stations de métro, viaduc et ligne aérienne du Val... plusieurs générations d'enfants ont été fascinées par cet extraordinaire fourmillement au sol, bien plus captivant qu'en miniature.

Habiter une tour permet d'être aux premières loges de la transformation de la ville et d'en percevoir la densification. L'efficacité de ce poste d'observation du changement urbain est maximale dans le domaine de la circulation : le nœud formé par la rocade, les accès routiers par le sud, le viaduc d'accès du métro, la station Poterie et son parking relais, ainsi que les mobilités des résidents, provoquent des embouteillages croissants sur les axes structurants d'entrée du quartier. Ainsi s'explique l'arrivée de problèmes inédits comme la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Ce sont ces évolutions sur les déplacements et les stationnements qui ont amené Annick à devenir « ambassadrice » du projet de renouvellement du Blosne, dans l'espoir de mieux faire prendre en compte la pertinence de son poste d'observation dans le diagnostic urbain.

Un patrimoine architectural

Les tours d'habitation ont été construites dans un laps de temps limité, celui des Zup (1958-1973). Elles ont constitué, pour les architectes, un champ d'expérimentation largement méconnu aujourd'hui. En effet, elles alimentent au plus haut point l'argumentaire anti-ur-

bain, au point que, le plus souvent, la réflexion se réduit à une discussion sur l'opportunité de les raser en ignorant la question de leur réhabilitation.

Regarder les tours du Blosne comme un patrimoine ayant des qualités propres procède donc d'une démarche que nos témoins ont spontanément adoptée : elles insistent sur la qualité des appartements, vastes, bien conçus, bien éclairés. Elles s'entendent aussi sur le fait qu'habiter dans une tour répond à des contraintes liées au logement collectif : maîtriser les horaires auxquels on peut faire du bruit, se montrer courtois dans le voisinage, respecter les règles sur les déchets, etc.

Des contraintes spécifiques

En revanche, elles signalent l'existence de contraintes spécifiques liées à la hauteur : le fonctionnement des ascenseurs constitue une sujétion diversement vécue. Annick explique qu'elle n'y avait pas pensé lorsqu'elle est arrivée en 1969 mais qu'elle y songe désormais. Michelle se répète que pour habiter une tour, mieux vaut n'avoir peur ni des pannes possibles, ni de l'incendie (des pompiers sont venus la réveiller une nuit). Autre point, la perméabilité thermique des étages élevés rend très utile le double-vitrage, lequel n'est pas facile à réaliser techniquement lorsqu'il faut monter de grandes baies vitrées dans des ascenseurs inadaptés.

Ainsi, la copropriété des Hautes-Ourmes, dessinée par Georges Maillols¹, a dû arbitrer entre le respect des osatures d'aluminium d'origine pour maintenir la façade de la tour dans son aspect initial, et le format possible pour les nouveaux vitrages. Le classement de l'immeuble au patrimoine moderne de la Ville de Rennes a aidé cette prise de conscience de la valeur architecturale de leur tour par ses habitants, que les plus jeunes ne percevaient pas.

Une rue verticale

Le nombre élevé de logements, voilà qui est spécifique aux tours d'habitat. Entre 60 et 120 appartements dans chacune. Autant de voisins différents en âge, en taille de ménage, en origine. Claudine dit voir la diversité du monde à l'échelle de l'ascenseur : pair ou impair, c'est l'arbitraire de la distribution qui fait les rencontres et

1. À son sujet, on peut lire l'article « Avec Georges Maillols, l'ivresse des hauteurs », de Perig Bouju, dans *Place Publique* n°10.



qui reconstitue le passage de la rue. Pas facile pourtant, entre anciens et nouveaux habitants de l'immeuble, entre cultures différentes : elle a repéré que certaines familles pleurent leurs morts alors que d'autres, confrontées au même événement, organisent un rassemblement à l'allure plus festive.

Claudine et Michelle insistent sur la nécessité d'une présence humaine, d'un gardien dans chaque immeuble. Elles déplorent l'introduction généralisée depuis dix ans des digicodes, dont elles jugent qu'ils n'apportent qu'une illusion de sécurité. Pour elles, rien ne remplace l'interconnaissance, surtout lorsqu'arrivent des gens en souffrance. Il faut donc dans une tour quelqu'un dont le métier est de connaître tous les habitants et de servir de référent à ceux dont la vie est très difficile.

Les potins qui font la vie

Cette approche est sans doute la plus connectée au dé-

bat sur l'habitat dans les tours. Est-ce l'effet de la misère ou celui de l'étage qui produit le jugement anti-urbain ? Ce sentiment si éloigné des témoignages chaleureux que l'on entend ici. Comme celui de Michelle qui indique que, comme dans toute rue, « il y a des potins » qui font vivre la tour. Arrivée par le hasard des attributions de logement social en 1995 dans son appartement du 14^e étage d'une tour du Blossne actuellement en réhabilitation, elle n'envisage plus de descendre « à un étage inférieur au 10^e »





Notes et contre-notes autour des hauteurs

CONTEXTE > *C'est fou ce que les tours inspirent : d'images, de fantasmes, de craintes et de désirs. On les attend et on les redoute. À Rennes comme ailleurs. Voici la balade subjective d'un Rennais dans l'imaginaire de la verticalité.*



TEXTE > **GILLES CERVERA**

GILLES CERVERA, membre
du comité de rédaction de
Place Publique.

On les appelait gratte-ciel

On les appelait gratte-ciel quand on était mômes. Fascinés que nous étions par ces immeubles de Manhattan, vus sur des posters, dans les films de Woody Allen, ou que le grand singe escaladait d'un seul doigt. On les appelait buildings aussi. On les nomme tours et elles sont décrites et pour beaucoup d'entre elles, ces tours françaises annoncées ne voient pas le jour : la Tour Signal de Jean Nouvel, en sursis. Sa « tour sans fin », abandonnée. On a aussi en tête le suppositoire nouvellien de Barcelone, (Voir photo page 39) bien réel. Et d'autres à Londres, Dubaï, incroyables, à Shanghai ou Rio, pains de sucre en verre.

Les avions du 11-Septembre

Les images des deux avions qui, l'un après l'autre, perforèrent les tours jumelles, déchirant le poster, brûlant une partie du rêve des gens. Sommes-nous dans cet effroi de l'image incrustée en nous, sommes-nous dans les avions ou dans les tours percutées ? À coup sûr dans l'effroi.

Grandiloquence monumentale ?

Tous les hommes politiques rêvent leur ville. Pour tenter l'élection, il faut une dose de sens des responsabilités et une double dose d'insensé : être en un mot un chouya « fada ». Reste que le maire veut marquer son territoire, lui imposer sa marque. Cela passe par l'identification du premier magistrat à sa ville. Cas pathologique: Georges Frêche, le « Ceaucescu » du Languedoc, faisant appel à Ricardo Bofill pour construire sa ville, grandiloquente, cohérente, monumentale. Variable normale : Mitterrand à Paris et ses grands travaux posant sur la France l'indélébilité de la trace.

Les élus rêvent de tours

Une ville évolue et chaque élu se rêve en marque-page de sa mémoire. Chaque édile négocie entre son esthétique, celle de l'époque et une multitude de résistances (dont celles, physiques, du vent et du sol). Les tours sont un nouveau défi après - dans l'ordre chronologique - les écoles, le tout-à-l'égout, les dispensaires, les quartiers de reconstruction, la spectacularisation des centres et les transports collectifs. Val ou tramway rongent le sol ou font en surface un spectaculaire travelling. Aujourd'hui, les élus rêvent de tours. Cuillandre à Brest veut *manhattaniser* Recouvrance. Delanoë lutte pour défendre ses IGH monumentaux rompant avec l'échelle hausmanienne. Et à Rennes, se profilent des crobars décoiffants...

Le tour des tours

Qui va commencer ? Quel maire saura déborder les innombrables comités de défense et les derniers contentieux d'expropriation ? Quel seigneur de quel fief sera en premier vainqueur de ce combat visant à ériger ces néodons ? Les habitants des villes craignent leur ombre, ils ont aussi peur des courants d'air et surtout ils ont légitimement la trouille des pannes d'ascenseurs. La verticalité de l'habitat est un défi moderne. Oui certes. Densifier les villes au lieu de ronger ou miter les départements, bien entendu. L'actuelle tension est donc ici, et partout dans le monde, *métropolinisante*. La ville s'étale et simultanément se *verticalise*. Les deux mouvements en même temps. Viasilva à l'est, EuroRennes pour joindre nord et sud gare.

Le temps du sacré

Depuis la flèche des cathédrales, depuis le clocher de chacune des 36000 communes, la verticalité structure notre regard. Le vertical convoquait le sacré, tendant vers le haut. Vint la Tour Eiffel, monument laïque et publicitaire. Il y a eu les tours de la Défense, et à Rennes Georges Maillols. Sur sa planche à dessin, les escaliers *paquebotiques* de la Barre Saint-Just, rue de Fougères, et surtout Bourg-L'évêque. Dont les Horizons !

La skyline de Rennes

Arrivant de Nantes, plongeant après Bain-de-Bretagne dans la cuvette, on aperçoit au loin un regroupement cubique formant un chapelet discontinu et blanc ! Rennes, ville blanche ! Cubes jetés *au hasard* par quel enfant ou quel *coup de dés* ? À gauche, l'alignement de Villejean et tout de suite l'œil glisse vers la tour des Horizons qui domine, l'Éperon fait une autre sommité et sans qu'on les discrimine autant, la barre de la Binquenaïs et les cubes du Blossne et ceux de Maurepas. Pour ces derniers, on distingue mieux leur pente géométrique, en venant du nord, de Saint-Malo, avec, dominante, l'église Saint-Aubin, sa masse balourde, le fin campanile de Saint-Melaine et, bien sûr, l'élancement ovoïde des Horizons.

Horizons, fil à plomb

Les Horizons se voient de partout y compris du dedans de la ville. Bien sûr du haut des Lices, le regard y bute mais de toutes les rues parallèles du centre, Nationale ou La Fayette, l'œil aperçoit toujours un bout des Horizons, ses façades aux courbes répétées, les fenêtres en capsules. Les bien-nommés Horizons font au regard un fil à plomb et crochent l'œil où qu'il soit, d'où qu'il vienne. Les deux tours tassées de la Cathédrale sont engoncées par la vieille ville dont les Horizons sont le mât. Georges Maillols, a compris que cette ville du fond de la cuvette méritait d'être élevée. Les clochers sont nombreux mais se dressent peu, s'élèvent moins qu'à Quimper Corentin ou à Saint-Pol-de-Léon bien entendu ! La cathédrale ici est ingrate, lovée secrètement dans les tréfonds et les nombreux clochers sont pris en écharpe car Rennes vit en fond de cuvette. Le toit rennais est donc plutôt laïque et séculier d'autant que Les Horizons comme l'Éperon sont des immeubles habités !





Une tour, des tours, détour

Je l'attends. Nous l'attendons ce tendon tendu vers le ciel. Qui osera ? Quel maire vaincra les réticences de ses concitoyens ? Quel architecte donnera ce signal pour l'oeil, ce signe de reconnaissance que d'autres envieront, que certains détesteront, constituant pour ceux de la ville l'appartenance ? Pour ceux qui arrivent, un repère et une énigme ? Arrivant à Royan, il faut être rudement expert pour distinguer à son sommet l'une des plus osées églises françaises (signée Guillaume Gillet) d'après guerre, un émerveillement de lumière et d'acidité lorsqu'on y entre et hante à satiété son volume.

Sans tour, on se perd

Je me souviens de mes longues promenades à Luang Prabang, capitale historique du Siam, ou à Vientiane capitale politique du Laos. Les arbres y sont toujours plus hauts que les maisons de bambous. Peu ou pas de monuments. Je me souviens de m'être vraiment perdu dans les villes du Laos car aucun signal vertical, sauf quelques stoupas aux écailles d'or, n'aide à la compréhension de l'espace. Seul le fleuve et la distance qui nous en sépare aide à se situer.

Comme si on y était

Au 38^e (*Niveau Verrière*), je vais boire un verre. Au vingtième (*Flèche bleue*), là que je bosse. Notez que la majorité des collaborateurs habitent et travaillent au pays, euh, dans la tour ! J'habite au 35 (*Niveau Serres*), facile à retenir, c'était le n° qu'avait mon département, ah votre *dappartement* est au 35 ? C'est ça, et la piscine entre douzième et quinzième (*Niv. Jardins suspendus, silo vert-bleu*). Vous ne sortez donc jamais prendre l'air ? Est-ce que les étourmeaux de l'avenue Janvier vous rappellent quelque chose ? Vous savez, je me souviens quand j'habitais dans une maison à deux pas du centre, j'ai appris avec quinze jours de retard la mort de ma voisine, c'était en 2011 ! Dans la tour, au moins, on se voit de près dans l'ascenseur, on se parle et pas que météo ! Je préfère que mes voisins de palier n'aillent pas le même jour que moi à la muscu (*Niv Grand Air, flèche mauve*) mais je les salue à longueur de paliers, de boutiques ou d'ascenseur !

Qu'osera donc Rennes ?

Nous n'attendons surtout pas que les tours qui sortent de terre autour de la gare soient visibles de la Lune mais qu'elles nous en approchent d'une aune raisonnable. Nous envierions une prouesse d'archi, une esthétique nouvelle, un signal fort. Avons déjà en tête ce plan entraperçu de la verte colline enjambant les trains. En rêvons. Avons hâte de ces nouveaux repères. De ces gratte-ciel rennais, cette tour ajoutée à la skyline bretonne. L'identité d'une ville se croise en permanence entre ces marquages architecturaux et l'histoire de chacun des citoyens qui le regardent, l'habitent, le rejettent ou s'y mirent.



Les hauteurs imaginées

Artiste, à la fois photographe et dessinateur, Emmanuel Reuzé pousse la réalité jusque dans ses limites et érige les villes et les immeubles dans un rêve de verticalité.

À l'heure où la construction en hauteur revient sur le devant de la scène comme une possibilité future de l'habitat, le travail de Reuzé choisit dans les images présentées ici d'assumer le vertige, d'activer le surréel et d'offrir une vision céleste de nos villes.

Emmanuel Reuzé vit à Rennes. Originaire de Châtellerauld, il a fait ses études aux beaux-arts de Poitiers puis de Limoges. D'abord connu comme photographe, il a émergé dans la bande dessinée avec une adaptation d'*Ubu Roi*, d'Alfred Jarry (2002). Adeptes de l'humour, il est aussi l'auteur d'une biographie imaginaire, celle de l'architecte Jean-François-Thérèse Prieur (Filigranes, 2008). Une version officielle de la propre biographie d'Emmanuel Reuzé circule également, dont tout laisse à penser qu'il faille lui accorder crédit. La voici :

« Emmanuel Reuzé naquit en 1874. Il fut un artiste touche-à-tout de génie et imposa son empreinte indélébile aux grands mouvements artistiques qui marquèrent le 20ème siècle. Avant sa naissance, il peignit de grandes fresques avant-gardistes sur les parois du ventre de sa mère. Pendant sa petite enfance, l'influence de son grand-père qui était dessinateur industriel chez un fabricant de canons, déterminait son destin artistique.

À neuf ans, il suivit les cours de Friedrich et peignit des paysages composés de grand vent où un individu échevelé contemple les restes carbonneux d'un chêne que la foudre a calciné, un vague château lointain et des lapins tuberculeux : la Peinture orchestrée par Brahms. Il réalisa plus de 500 chefs-d'œuvre qui disparurent dans un incendie provoqué par la foudre un jour de grand vent. Dès 14 ans, il se lança dans l'impressionnisme et exposa au salon des indépendants. Il dama le pion aux plus grands maîtres, se battit en duel avec Cézanne et poussa Van Gogh à la folie.

A 17 ans, il entra au Bauhaus et horripila Kandinsky avec des théories révolutionnaires auxquelles personne ne comprenait rien. Il fut interné deux ans à Charenton pour divagations et troubles de la perception. André Breton le consacra "Génie du siècle". Il connut ensuite le destin artistique que l'on sait...

Lorsqu'il s'ennuie, Emmanuel Reuzé dessine des architectures absurdes, inutiles, inhabitables et parfois inconstructibles. »

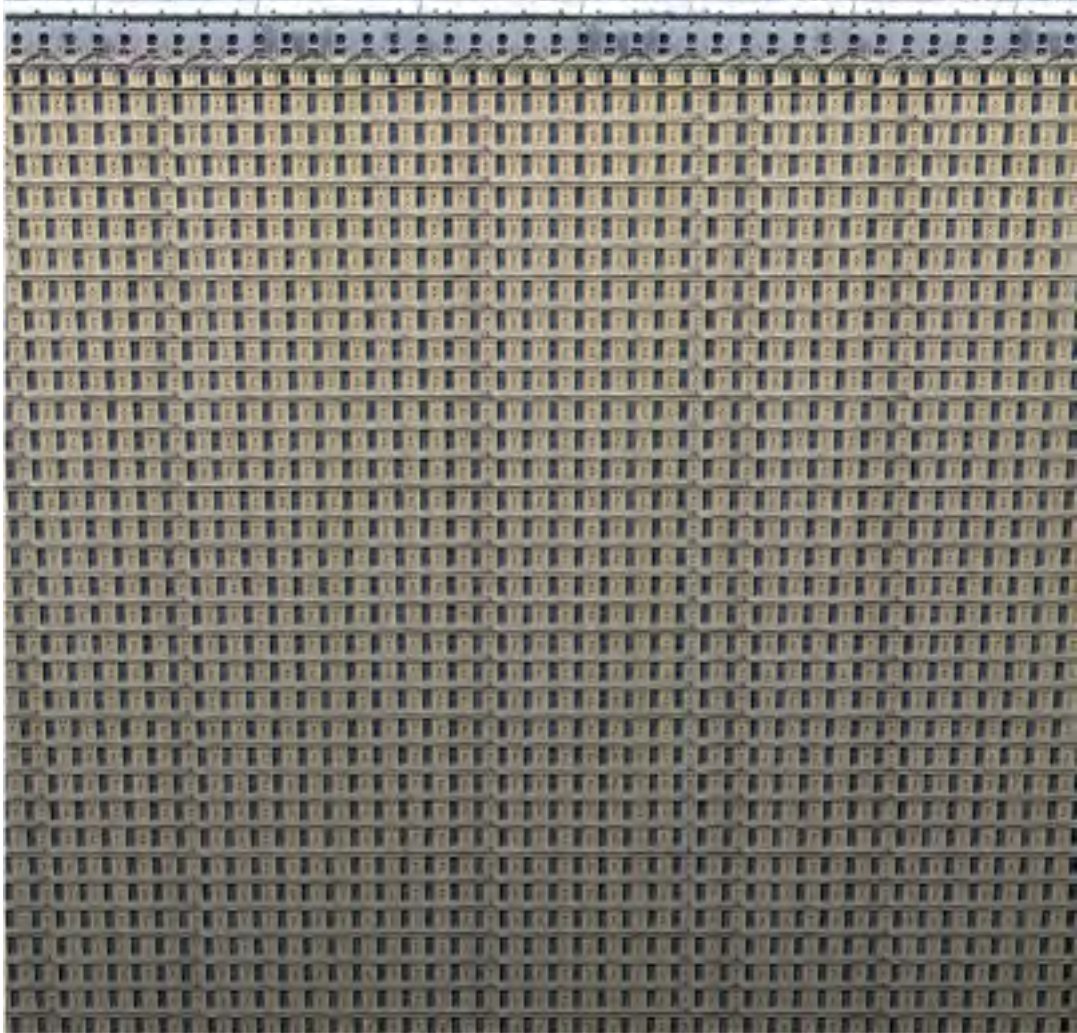




Buildings



New York



Paris



Vitré