

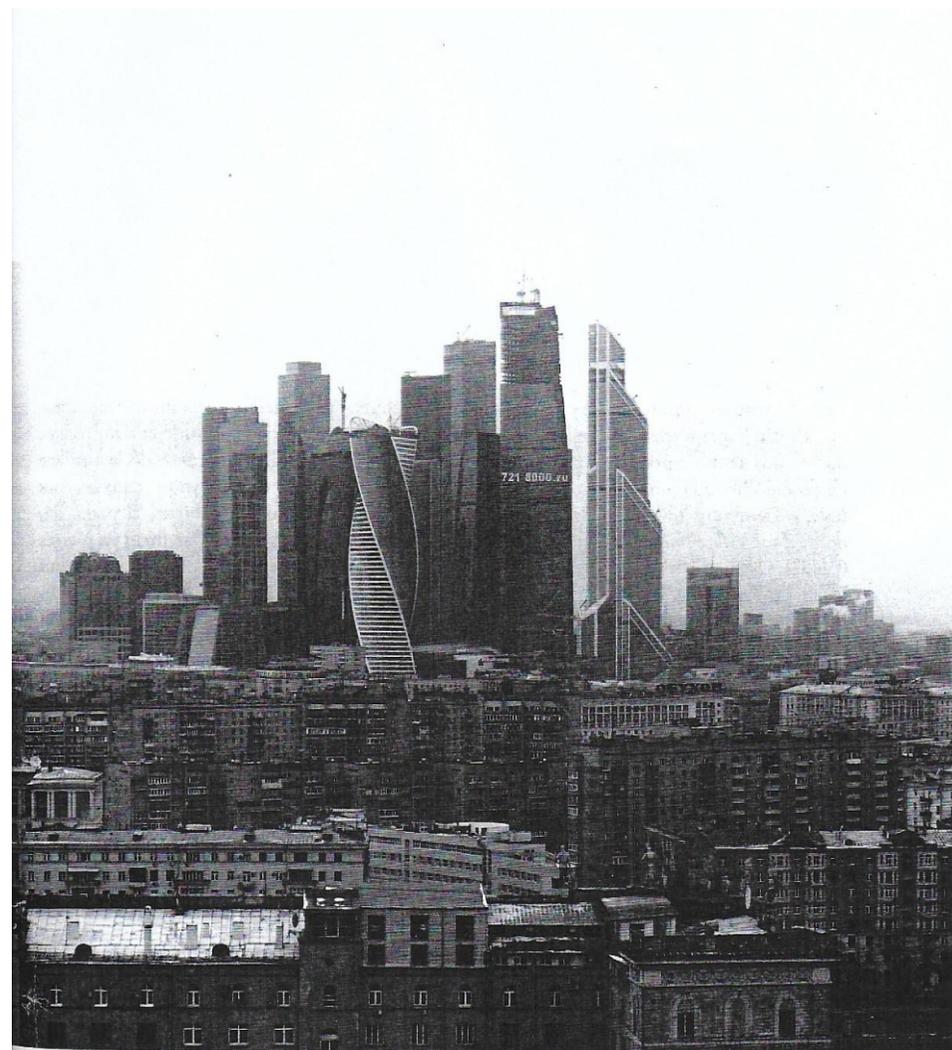
Gratte-ciel, n. m.

Il naît du désir de quelques humains de manifester leur puissance économique. La révolution industrielle encourage les innovations techniques et l'esprit d'entreprise. D'immenses fortunes se constituent en une poignée d'années et des firmes se dotent de sièges sociaux à la hauteur de leur richesse et de leur pouvoir. Le gratte-ciel devient emblème, logo, marque. Il symbolise l'audace capitalistique, le challenge, le défi. Il rêve de compétition, de dépassement, de toujours plus haut. Il synthétise les « progrès » constructifs d'une époque et, à chaque amélioration technique, s'effectue un changement de « génération ». Car tout gratte-ciel est daté. Dans son origine d'abord, la fin du XIX^e siècle qui voit triompher l'internationalisation du commerce, la constitution d'empires coloniaux, l'industrialisation massive de toutes les marchandises, l'entrée de la science dans tous les domaines (de l'agro-alimentaire à la communication). L'ossature métallique, l'ascenseur et le téléphone, sans oublier le droit foncier et la spéculation, sont réunis aux États-Unis et, c'est tout naturellement là, que les premiers gratte-ciel sont édifiés. Par la suite, ceux-ci expriment l'arrogance du capitalisme des sociétés multinationales, du taylorisme, des établissements financiers ou assurantiels les plus puissants. Ils adoptent la structure apparente en acier et les vastes panneaux de verre. Ils jouent de la transparence pour mieux dissimuler dans la chorégraphie de reflets colorés l'origine des surprofits qui les payent. Puis, les ascenseurs vont encore plus vite, le chauffage se perfectionne, les réseaux des NTIC étendent leurs ramifications. La tour (autre nom pour gratte-ciel) impressionne. Majestueuse, elle en impose et semble indestructible. Des « perdants radicaux », pour reprendre les mots de Hans Magnus Enzensberger, se prétendant islamistes, plantent spectaculairement deux avions-suicides dans les deux tours du *World Trade Center* qui se fracassent, tel un échafaudage d'allumettes le 11 septembre 2001. L'objet « tour » ne représente plus les pièces défensives d'un jeu d'échecs

planétaire, mais s'apparente au cinéma d'horreur, en particulier à *La Tour infernale* (film catastrophe de John Guillermin en 1974). Afin de conjurer le mauvais sort – et de s'opposer au terrorisme – les « décideurs » des États interventionnistes (Chine, Russie, Inde, Dubaï...) ou ceux des firmes les plus puissantes (États-Unis, Grande-Bretagne, Espagne, Allemagne...) se lancent dans la course à qui construira la plus haute tour du monde.

En 1936, lors de ses conférences à Rio, Le Corbusier espérait une tour de 2000 m pour Paris. Seuls des Japonais ont pour l'instant travaillé sur un bâtiment de 4 km de haut ou une pyramide de 2004 m (dite « TRY 2004 ») pouvant accueillir 700 000 résidents permanents et 800 000 salariés. Frank Lloyd Wright, partisan on le sait de la « ville dispersée », d'une ville-paysage, récuse « La tyrannie du gratte-ciel » (conférence de 1930). Il n'ignore pas les procédés techniques qui facilitent la construction en hauteur, mais s'il admet une tour, ici ou là, à un nœud de voies de communication, par exemple, il dénonce le tout tour : « Les gratte-ciel n'ont pas de vie propre, pas de vie à donner, n'en recevant aucune de la nature de la construction. Aucune. Et ils n'ont pas de relations avec les alentours. Parfaitement barbares, ils se dressent sans égards particuliers pour ces alentours, ni les uns pour les autres ; ils n'ont d'autre objet que de gagner la course ou d'attirer le locataire. L'espace cet élément psychique plein de charme de la ville américaine, a disparu. À la place de ce sentiment subtil s'est installé le resserrement haut et étroit. L'enveloppe des gratte-ciel est sans morale, sans beauté, sans permanence. C'est une prouesse commerciale ou un simple expédient. Les gratte-ciel n'ont pas d'idéal unitaire plus élevé que le succès commercial. » Il ignorait la victoire foudroyante du *shopping* et du décor de ville qui l'accompagne, du moins dans certaines mégapoles. Cet ersatz de ville se satisfait d'une telle image, dans laquelle la tour tient le rôle principal. Dans *L'Architecture d'aujourd'hui* (mars/avril 1975), l'architecte

Extrait de *Décorue Vocabulaire ordinaire et extraordinaire des lieux urbains* de Thierry Paquot
Edition du CNRS - 2017



Bernard Huet poursuit cette analyse : « Le gratte-ciel moderne est devenu un objet irrationnel anti-économique et absurde que la crise linguistique a totalement vidé de sa substance signifiante. D'abord, support du signe publicitaire, il s'est transformé en signe vide par excellence de l'espace moderne euclidien, isotrope, homogène. Sa mort est proche et il rejoint déjà au musée des grands mythes populaires les "villes flottantes et volantes" chargées de toutes les potentialités catastrophiques et apocalyptiques d'une société agonisante et convulsionnaire. Le cinéma commercial ne s'y trompe pas qui associe le gratte-ciel, le Zeppelin et le paquebot aux terreurs primitives de l'humanité, l'incendie, l'inondation et le tremblement de terre. » Trente ans plus tard, Paul Virilio dénonce dans *Ville panique. Ailleurs commence ici* (Galilée, 2004) cette « impasse en altitude ». Pourtant, un *architecturalement correct* se met en place, insidieusement, et brandit la tour comme étant le *must*, la preuve du progrès sans aucun argument convaincant. À l'heure d'une indiscutable crise environnementale, il est aberrant de promouvoir exclusivement ce type de construction énergivore et inurbaine, alors même qu'il nous faut inventer et expérimenter diverses manières écologiques de rendre habitable notre petite planète. En 1946, Jean-Paul Sartre est aux États-Unis, il publie « New York, ville coloniale » dans *Town and Country*. On peut y lire : « Quand nous avons vingt ans, vers 1925, nous avons entendu parler des gratte-ciel. Ils symbolisaient pour nous la fabuleuse prospérité américaine. Nous les avons découverts avec stupéfaction dans les films. Ils étaient l'architecture de l'avenir, tout comme le cinéma était l'art de l'avenir et le jazz la musique de l'avenir. Aujourd'hui, nous savons à quoi nous en tenir sur le jazz. Nous savons qu'il porte en soi plus de passé que d'avenir. [...] Je vois au loin l'Empire State Building, ou le Chrysler Building, qui pointent vainement vers le ciel, et je songe soudain que New York est sur le point d'acquiescer une Histoire et qu'il

a déjà ses ruines. C'en est assez pour orner d'un peu de douceur la ville la plus rude du monde. » Déjà, en 1931, Gustavo Giovannoni dénonce deux « pathologies urbaines », le *skyscraper* et le *baraquement*, le premier résulte de la richesse, le second de la pauvreté. Les deux échappent à toute décision politique démocratique. Je dois citer ce passage en entier tellement il résume encore bien la situation actuelle du gratte-ciel : « Si le *skyscraper*, du point de vue technique aussi bien qu'esthétique, peut être considéré comme la production la plus intéressante de l'architecture moderne, au point de vue urbanistique, c'est un tyran absurde et dangereux : au regard de l'hygiène, à cause de la carence d'air et de lumière qu'il provoque dans les rues comme à l'intérieur des édifices [il parle, ici, des gratte-ciel revêtus d'un parement en pierres de taille avec des fenêtres standards, les façades vitrées sont plus tardives, et posent d'autres problèmes thermiques, NDA] ; au regard des communications, à cause de la concentration démographique qui pèse de façon intolérable sur les moyens de transport, particulièrement aux heures de pointe ; au regard de l'économie, à cause de son incidence démesurée sur le prix des terrains et à cause de son gigantesque coût unitaire de fabrication qui, en faisant reposer, de façon irrationnelle, tout le poids de la construction sur une base réduite, oblige à en augmenter la résistance au-delà du nécessaire, ce qui rend le *skyscraper* six à huit fois plus coûteux qu'un édifice de capacité équivalente et de dimension ordinaire, bâti sur un terrain d'une superficie adéquate [...] ». Un analyste financier de la Desdner Bank, Andrew Lawrence, calcule un *skyscraper index* établissant une corrélation entre l'éclatement d'une « bulle spéculative » et la construction de gratte-ciel. Leur édification accompagne presque toujours un *krach*, en 1907, 1930, 1973, 1998 (pour Kuala Lumpur et les tours Petronas), 2008. C'est en avril 1995, dans la revue américaine *Metropolis*, que le sociologue et photographe Camilo José Vergara propose de transformer Detroit, capi-

tales de l'industrie automobile alors en déconfiture (la ville rétrécie...), en une « *Monument Valley* urbaine », conservant les gratte-ciel, dorénavant vides, et transformant « une centaine de *buildings* en un grand parc national, une aire de jeux et de merveilles » (traduit par C. Poinçonat, 2015). Cette idée d'un paysage de gratte-ciel en ruines sera reprise par la suite par d'autres photographes qui exposent leurs clichés de cette désolation urbaine. Un critique,

Patrick Leary, dans *Guernica* (revue en ligne d'art et de politique), se demande : « Qu'est-ce que la pornographie des ruines nous dit sur *Motor City* (Detroit), nous-mêmes et d'autres villes américaines ? » (Poinçonat, 2015) Comment ne pas imaginer d'autres catastrophes, à Dubai, Shanghai, New Delhi ou Istanbul, où de gigantesques gratte-ciel éventrés et effondrés deviennent des écomusées consacrés aux erreurs architecturales et aux accidents urbains ?

