



HAL
open science

La ville verticale, abstraction concrète

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. La ville verticale, abstraction concrète. Géographie et cultures, 2017, Imaginaires de la vi(ll)e en hauteur, 102, pp.15-38. 10.4000/gc.5195 . hal-01672365

HAL Id: hal-01672365

<https://hal.science/hal-01672365v1>

Submitted on 13 Dec 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Géographie et cultures

102 | 2017

Imaginaires de la vi(II)e en hauteur

La ville verticale, abstraction concrète

Vertical city as a concrete abstraction

Nathalie Roseau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/gc/5195>

ISSN : 2267-6759

Éditeur

L'Harmattan

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2017

Pagination : 15-38

ISBN : 978-2-343-14135-0

ISSN : 1165-0354

Référence électronique

Nathalie Roseau, « La ville verticale, abstraction concrète », *Géographie et cultures* [En ligne], 102 | 2017, mis en ligne le 24 septembre 2018, consulté le 28 septembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/gc/5195>

Ce document a été généré automatiquement le 28 septembre 2018.

La ville verticale, abstraction concrète

Vertical city as a concrete abstraction

Nathalie Roseau

« La vision panoramique [ajoute] un pouvoir d'*intellection* ; le vol d'oiseau, que tout visiteur de la Tour peut prendre un instant à son compte, donne le monde à lire, et non seulement à percevoir ; c'est pourquoi il correspond à une sensibilité nouvelle de la vision ; [...] Paris et la France deviennent [...] des objets intelligibles, sans cependant – et c'est là le nouveau – rien perdre de leur matérialité ; une catégorie nouvelle apparaît, celle de l'abstraction concrète : tel est d'ailleurs le sens que l'on peut donner aujourd'hui au mot *structure* : un corps de formes intelligentes. »

Roland Barthes, *La Tour Eiffel*, Paris, Delpire, 1964, p. 38, 43.

- 1 S'élever pour ré-embrasser la ville que l'on croyait perdue : des panoramas découverts depuis les belvédères des villes médiévales jusqu'aux vues spectaculaires qu'offrent les *rooftops* des métropoles contemporaines, des premières prises de vues aérostatiques de Félix Nadar aux clichés satellitaires capturés par la Nasa, cette aspiration n'a cessé de nourrir la verticalisation de la perspective (Dorrian, Pousin, 2013). Saisie depuis les airs, la vision clarifie le milieu urbain, tandis qu'elle déréalise son objet : « 'Réelle' : la ville l'est-elle encore, d'être considérée sous l'effet de la distance, comme un spectacle, une scène et à la limite comme un décor, une toile de fond ? Comme si, au moment où la grande ville, la métropole, la GrossStadt allait en appeler à une image de l'agglomération autre que strictement architecturale, il avait paru indispensable d'en préserver la visibilité ou, pour parler comme Freud, la *figurabilité* » (Damisch, 1996, p. 29).

- 2 Le propre du milieu urbain est d'être en soi une structure profondément narcissique, nous rappelle Hubert Damisch. Rendre lisible le chaos, lisser les aspérités : en gagnant les hauteurs, le rêveur éveillé reprend contact avec l'immensité de la ville pour mieux la saisir. Avec le narcissisme et la clarification, deux autres dimensions travaillent la perspective verticale. La transcendance d'une part, le mythe d'Icare – du dépassement et de la chute – étant à l'œuvre dans l'édification de la ville verticale où la conquête des limites s'accompagne de transgressions permanentes : la hauteur, le programme, la technologie. L'hypertechnicité de la tour lui confère un rôle de prototype permanent dont la conception doit faire face à des problèmes critiques de pression des vents, de corrosion, de résistance et de légèreté des structures, de consommation d'énergie (Paquot, 2008, p.132-4). La dématérialisation d'autre part, la verticalisation de l'architecture la conduisant à se confondre avec l'environnement pour finir par l'englober complètement, comme le font les monades urbaines de Robert Silverberg, l'auteur du roman d'anticipation *The World Inside* ([1971], 1978).

La perspective verticale, un imaginaire vectoriel

- 3 Identifiant dans son opus *L'air et les songes* les fonctions psychiques de l'imagination aérienne, Gaston Bachelard relevait sa fonction vectorielle. Pour celui qui s'élève, l'horizon s'élargit et s'éclaire, le rêve de vol possédant un caractère éminemment esthétique (Bachelard [1943], 1994, p. 28). De fait, l'imagination aérienne conduit les concepteurs à déployer des efforts de rationalisation. En chaussant ces nouvelles lunettes, ils entendent non seulement lire et comprendre les nouvelles échelles et dimensions qui ne sont plus guère appréhendables par la perception humaine au sol, mais aussi projeter leur transformation. Dans ses explorations brésiliennes, Le Corbusier éprouve les pouvoirs de la vue aérienne. « À dessiner du haut des airs les linéaments du méandre, je me suis expliqué les difficultés que rencontrent les choses humaines, les impasses où elles butent et les solutions d'apparence miraculeuse qui dénouent les situations inextricables. Pour mon usage, j'ai baptisé ce phénomène la « loi du méandre » » (Le Corbusier, 1930, p.142). Avec *Aircraft*, l'architecte s'approprie encore l'avion comme une arme d'accusation de l'urbain, et projette selon ce même vecteur visuel, la refonte ou la création de villes entières (Le Corbusier, 1935).
- 4 De son côté, Marcel Lods, lui-même aviateur chevronné, recourt à l'avion pour prendre du recul par rapport à l'étendue de la ville, souvent accompagné lors de ses périples de son ami photographe Paul Henrot. L'image de crasse et de pollution qu'il découvre du ciel lorsqu'il survole Paris un jour de beau temps, le marque profondément. C'est pour lui le début d'une réelle prise de conscience de l'existence de la très grande ville, et, en conséquence de l'importance de l'urbanisme (Lods, 1938). De l'observateur aérien au planificateur urbain, l'architecte projette la réforme de la banlieue parisienne, mettant le cap sur la cité de la Muette à Drancy, l'un des premiers grands ensembles à naître dans l'entre-deux-guerres dont il est l'auteur avec Eugène Beaudouin. La cabine de l'avion devient la chambre d'enregistrement d'une double prothèse, aérienne et photographique, qui lui permet de joindre en un seul acte la réflexion analytique à la projection synthétique (Uyttenhove, 2009, p. 175-184, 270-281) (figure 1).



Figure 1 – Cité de la Muette, Drancy, vue aérienne du chantier, 1931-34

Photographie Marcel Lods. Fonds Marcel Lods/Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XX^e siècle pour la collection du XX^e siècle.

- 5 Propriétaire de son avion, Lods monte dans les airs fréquemment, pour concevoir ses projets, visiter ses chantiers, observer l'évolution du territoire, faire des voyages en Europe et jusqu'en Afrique. Racontant en 1962 son survol new-yorkais de l'île de Long Island – en vol régulier cette fois-ci – alors qu'il a reçu l'autorisation de pénétrer dans la cabine de pilotage de l'avion, l'architecte observe admiratif, le dessin de la côte se préciser puis, alors que l'avion descend, découvre le paysage « des milliers et des milliers de maisons disposées le plus souvent sans ordre, exceptionnellement suivant un ordre totalement arbitraire, autour d'une voirie démentielle » (Lods, 1962, p.1). Cette perspective descendante fait écho à celle, ascendante, qu'a décrite quelques années plus tôt, le perspectiviste new-yorkais Hugh Ferriss, dans un texte *Random Thoughts*, qui caractérise l'élévation aérienne comme une loi de filiation. À chaque hauteur de vue correspond une échelle de projection : de l'ornement à la planification, c'est dans la verticalité que s'expriment les relations entre le détail et la masse, entre l'architecture et le paysage, entre la ville et la région. « À plus de 5 miles, vous vous transformez en planificateur régional ! Juste au-dessous de vous se déploie la région en entier, et vous ne pouvez vous empêcher de la dessiner ou de la redessiner » (Ferriss, fin 40's). À la suite de cette (re)-découverte du paysage des rivages de la côte est des États-Unis, Ferriss explique comment, dans la pratique, il a été amené à utiliser la vue aérienne, pour dessiner les masses du futur quartier new-yorkais des Nations Unies, faisant advenir le réel par la perspective. « Cette image, inspirée des esquisses et d'un croquis réalisé depuis un hélicoptère survolant le site, fut publiée le jour où la première pierre fut posée. [...] Voir le rêve devenir réalité, regarder s'élever en métal et en pierre ce qui n'avait existé que dans l'imagination, c'est une expérience bien connue de tous ceux qui ont été d'une façon ou d'une autre plongés dans la pratique de l'architecture » (Ferriss, 1953, p. ill. 44).
- 6 De la ville saisie à la ville projetée : la dimension imaginaire de la ville verticale nous paraît féconde à la fois pour comprendre les ressorts de cette forme d'urbanisation, expliquer sa persistance, son renouvellement, sa sédimentation et saisir la nature des

tensions qui l'animent. À l'œuvre dans les métropoles mondiales depuis un siècle, la dialectique qui l'anime, entre clarification et projection, travaille les processus de transformation des villes. C'est à partir de l'hypothèse d'un parallélisme entre les processus de verticalisation urbaine et d'agrandissement métropolitain, que nous voudrions revenir sur trois moments clés de la formation des métropoles de Paris et New York : l'entre-deux-guerres avec la naissance de la métropole moderne, les années 1960-70 avec l'expansion mégalopolitaine, et le tournant de l'an 2000 marqué par l'avènement de la ville globale. Ces trois moments nous semblent marquer à la fois un changement d'échelle urbaine et une recrudescence des projets de verticalisation, dont la conception et la réception, souvent controversées, traduisent à chaque fois les questions urbaines en jeu.

La projection du futur

- 7 À l'automne 1935, Le Corbusier visite Manhattan, « cité des gratte-ciel, ville debout », qualifiant de « catastrophe féerique » le choc radical qui le saisit lorsque, du haut des toits de la ville, il découvre son panorama (Le Corbusier [1937], 2012, p. 127). Comme le concepteur apprécierait à distance le plan d'un édifice, l'architecte contemple la ville qui s'étend au loin, celle-là même d'où, marcheur perdu dans la foule, il percevait les cimes élancées qui lui semblaient alors si distantes. « Qui n'a pas vu cela, ne peut ni savoir ni imaginer. Il faut en avoir l'assaut sur soi. On commence alors à comprendre pourquoi les Américains sont fiers d'eux-mêmes depuis vingt ans [...]. Le ciel pavoise. C'est une voie lactée descendue sur terre ; on est dedans » (Le Corbusier [1937], 2012, p. 129-130).
- 8 La fascination critique qu'exprime Le Corbusier s'inscrit dans un jeu de miroitement transatlantique qui ne cesse d'activer le débat de l'entre-deux-guerres sur la ville verticale en Europe et aux États-Unis. L'Amérique métropolitaine est une scène qu'observe Le Corbusier et avec laquelle il a déjà dialogué au travers de la réception de ses ouvrages *Vers une architecture* et *Urbanisme*, tous deux publiés en 1929 aux États-Unis en langue anglaise (Mumford, 1930a). Dans ce dernier ouvrage, figure le projet de « Ville contemporaine de 3 millions d'habitants » que l'architecte a présenté pour la première fois au Salon d'Automne de Paris de 1922 sous la forme d'un diorama (Le Corbusier [1924], 1994). La suppression des fortifications parisiennes, décidée en 1919, a ouvert le champ de la prospective pour penser l'agrandissement de la capitale, entre achèvement de Paris et urbanisation de son agglomération. (Cohen, Lortie, 1992, p. 141-3). Projeté sur Paris dans son Plan Voisin (1925), le dispositif esquissé par Le Corbusier s'inspire de la proposition qu'a formulée Auguste Perret. Revenant sur les recherches d'Eugène Hénard, ce dernier a développé le principe des « Avenues de Maisons-tours » que d'aucuns proposent de déployer selon des axes radiants comme celui de Paris à Saint-Germain ou occupant l'ensemble de la circonférence de la ceinture parisienne. Cette dernière serait aménagée avec une centaine de « tours » capables d'accueillir chacune 3000 personnes, et reliées par des avenues-dalles cernées de larges parkways (Perret, 1920 ; Labadié, 1922). Entre les deux projets, des nuances apparaissent toutefois. Si Perret investit la ceinture en proposant un dispositif dense et économe du sol lui permettant de préserver Paris et la région d'une urbanisation invasive, Le Corbusier choisit au contraire de réformer radicalement la ville existante en lui substituant une ville aérée de voies et de parcs d'où jaillissent, à intervalles réguliers, des immeubles-tours. « Le gratte-ciel qui a une puissance décongestionnante, doit décongestionner le centre des villes ; il n'a pas à

décongestionner la périphérie des villes, laquelle n'est pas congestionnée » (Le Corbusier, 1923, p. 254).

- 9 Quoiqu'encore isolés, les débats sur le Grand Paris laissent déjà transparaître un certain nombre de controverses sur l'opportunité de la ville verticale comme réponse à l'agrandissement des villes, et sur les formes possibles qu'elle pourrait prendre. Dans cet entre-deux-guerres, le débat sur la verticalité s'anime entre les architectes modernes et ceux qui édifient la ville. Les concours organisés en 1930 par le négociant Léonard Rosenthal sur le site de la Porte Maillot puis en 1931 par la Ville et le département de la Seine sur la voie triomphale allant de la place de l'Étoile au rond-point de la Défense, constituent un tournant auquel participent nombre d'architectes au premier rang desquels Robert Mallet-Stevens, Henri Sauvage et, à nouveau encore, Perret et Le Corbusier. Ce dernier propose de marquer la sortie de Paris par un anneau de voirie ponctué par des gratte-ciel sur pilotis, tandis que Perret aménage une entrée monumentale encadrant l'axe de deux gratte-ciel, l'inscrivant comme la limite entre le vieux Paris qu'il convient de décongestionner et d'aérer de parcs et de jardins, et le « plus Grand Paris » dont Perret propose un plan en 1932, affirmant le gratte-ciel comme élément clé d'une métropole mondiale (Cohen, Lortie, 1992, p. 218-223 ; Castex, Rouyer, 2003, p. 19). Pendant que s'échafaudent les plans, la ceinture s'aménage, hérissée d'une nouvelle couronne d'immeubles denses de grande hauteur, les Habitations à Bon Marché, dont la réalisation suscite, du côté des architectes, des critiques vives : « Paris a réalisé à l'insu de tous la plus gigantesque entreprise de son histoire : sur cent cinquante mètres de profondeur, elle a élevé trente kilomètres d'HBM. [...] C'est un désert pour le cœur et l'esprit ; c'est une immense, une gigantesque déconvenue, un gouffre de désillusion » (Le Corbusier, 1937, p. 52).
- 10 La ville verticale projetée à Paris dialogue avec les modèles américains (Cohen, Damisch, 1993), ceux qui se réalisent en même temps qu'ils se renouvellent, produisant par la pierre et le papier les preuves de l'utopie réalisée. Préparant sa première exposition *Titan City* qu'il monte en octobre 1925 dans le grand magasin new-yorkais John Wanamaker, Hugh Ferriss réalise l'agrandissement de plusieurs panoramas qu'il a conçus depuis la terrasse de son studio à Manhattan (Willis, 1982). La ville que Ferriss scrute et représente depuis les hauteurs stimule l'imagination du perspectiviste. En même temps qu'il la décrit, Ferriss en projette l'agrandissement, sous la forme d'un projet rationnel, *The Metropolis of Tomorrow*, qui fait l'objet d'un ouvrage, publié en 1929, la même année que ceux en langue anglaise de Le Corbusier. L'artiste y transforme la cité chaotique qu'il a sous les yeux en une ville basse parsemée de grappes verticales de super gratte-ciel et sillonnée de larges voies automobiles. La verticalisation de Manhattan se traduit par l'agrandissement de la ville, du bloc qui s'élargit, de la voie qui se dilate, de l'immeuble qui s'élève, ville dans la ville. « Le centre urbain s'est agrandi [...] Une question incidemment se pose à propos de ces immeubles-tours. [...] Chacun domine un quartier et nous pouvons supposer qu'il en est le centre de contrôle. Le mot "immeuble" est-il encore et définitivement le bon ? Par souci de simplicité, nous lui préférons le terme de "centre" » (Ferriss [1929], 1987, p. 117).
- 11 Le processus par lequel Ferriss passe du réel au futur peut se rapprocher de celui auquel avait eu recours Herbert George Wells lorsqu'il écrivait *The Sleeper awakes*, tableau prophétique de Londres au XXI^e siècle dans lequel l'écrivain d'anticipation propulsait son héros Graham qui découvrait la ville utopique du haut d'un balcon (Wells, 1899). Pour construire l'intrigue, Wells expliquait avoir « agrandi le présent » [*enlarge the present*]. À

partir de la ville existante, il appliquait mathématiquement la « règle de trois », c'est-à-dire qu'il multipliait tout par trois. « De cette façon », ajoutait-il, « on obtient une sorte de caricature gigantesque du monde existant dont tous les éléments se retrouvent gonflés à d'énormes proportions et démesurément agrandis¹. »

- 12 Tandis qu'à Paris, les modèles modernistes peinent à s'incarner dans le réel, à New York, la fiction naît à partir du réel qui surgit de la congestion manhattanienne (Koolhaas, [1978] 2002). Pour figurer la ville, Ferriss recourt à divers procédés de représentation qui théâtralissent le paysage urbain (Roseau, 2016). Inaugurant l'iconographie de *Metropolis*, l'image qui figure un chevalet sur la terrasse d'un atelier révèle l'importance du point de vue aérien qui lui permet, par la mise à distance, de reprendre possession du monde dans lequel il vit. « Quelqu'un d'imaginatif pourrait se croire installé dans une loge en plein ciel pour assister à un spectacle gigantesque, à une dramaturgie de formes cyclopéennes. Le rideau n'est pas encore levé. » (Ferriss, 1929, p. 24) Après avoir analysé et extrapolé le paysage de Manhattan, Ferriss s'extrait à nouveau des rues basses, dans une ultime élévation qui ouvre la partie conclusive de *Metropolis*. « Retournons à ce balcon qui nous a permis de découvrir le panorama de la ville actuelle. [...] Cette fois encore, voilée par le brouillard, une métropole s'étend à nos pieds, le rideau va à nouveau se lever. Faisons-le se lever cette fois-ci non sur la ville existante mais sur une cité imaginaire. » (Ferriss, 1929, p. 115) Dans cette prise de hauteur littérale et métaphorique, Ferriss clarifie le sujet urbain et projette un nouvel état qu'il nous offre à voir (figure 2).



Figure 2 – Hugh Ferriss, *La ville à l'aube, vue aérienne*, circa 1923

Publiée in *La Métropole du Futur*, 1929, p. 20.

- 13 La réception new-yorkaise de *Metropolis* est contrastée. La presse est admirative tandis que l'historien et critique Lewis Mumford lui adresse des critiques acerbes, qualifiant le Moloch du *Metropolis* de Fritz Lang d'ange à côté des forces sombres qui motiveraient

l'entreprise urbaine de Ferriss. Partisan du *Regional Planning*, Mumford fustige les perspectives « désincarnées » de l'artiste, l'accusant de légitimer un « enfer de Dante » (Mumford, 1926, 1930a, 1930b). En même temps qu'il réfléchit à la grande hauteur, Frank Lloyd Wright, depuis Chicago et Taliesin, dénonce lui aussi « la tyrannie du gratte-ciel » (1930), s'écartant des métropolitainistes dont il rejette comme Mumford le projet en dépit de liens d'estime noués avec Ferriss (Wright, 1932). L'architecte propose sa propre vision de la grande hauteur dans son projet new-yorkais de tours d'habitation en verre « St Mark's-in-the-Bouwerie Towers ». Libérant le sol de la congestion, le plan dispose de trois gratte-ciel espacés dans un parc, évitant les canyons sombres que Wright exècre (Wright, 1930). Projeté dans l'East Village, il ne sera pas réalisé, du fait de la grande dépression. « Today, Tomorrow » : Wright poursuit sa réflexion urbaine avec *Broadacre City*, qu'il ne cessera de retravailler jusqu'à la fin de sa vie. À l'inverse de la ville dense et congestionnée qu'il dénonce, prisonnière de son enceinte, *Broadacre City* prône le redéploiement de la ville sur le territoire tout entier. Comme pour souligner la force de la controverse, la maquette du projet est exposée en avant-première le 15 avril 1935, dans le cadre de l'exposition nationale des arts et de l'industrie, au sein du Rockefeller Center, emblème des métropolitainistes récemment achevé. Représentant un fragment de la ville, comprise comme « une interprétation des changements inévitables qui conditionnent notre croissance en tant que peuple et nation », la superficie de la maquette est inédite : 13 m² à une échelle avoisinant le 1/1000^e (Maumi, 2015, p. 45-55).

- 14 « Il est probable [...] que l'Utopie de la parfaite Garden City influencera la croissance urbaine future, autant que l'Utopie de la parfaite Skyscraper City, et que l'expansion de la région urbaine se fera selon un processus qui recherchera le meilleur des deux » (Adams *et al.*, 1931, p. 108). Au moment où New York réalise son agrandissement métropolitain et régional, les « utopies impossibles » comme les nomme Thomas Adams, l'un des artisans du Plan Régional de New York auquel concourent métropolitainistes et régionalistes, acquièrent par la voix de cette tribune une part de réalité. Cette défense pragmatique d'une nécessaire alliance des extrêmes apparents, entre verticalité et horizontalité, est promue à la lumière de la réalité qui s'édifie chaque jour. Pendant que se poursuit le déploiement suburbain de l'aire métropolitaine à cheval sur les deux États de New York et du New Jersey, l'hypercentre de Manhattan continue de se densifier et de se déployer vers le ciel, encouragé par l'essor immobilier que n'a pu enrayer l'édiction de la loi de Zoning votée en 1916 et destinée à réglementer les gabarits des nouveaux édifices de grande hauteur. Entre 1913 et 1929, l'île voit tripler le nombre de ses immeubles de plus de 20 étages. Comptant 7 millions de mètres carrés en 1920, elle en accueille près du double en 1935 (Weil, 2000, p. 185).
- 15 Les débats qui animent le monde de l'urbanisme se retrouvent médiatisés au sein de la *World's Fair* de New York de 1939-1940. « Le monde de demain » : le titre annonce d'emblée l'ambition de la manifestation, l'avènement d'un futur proche qu'elle invite à venir découvrir alors que les conséquences de la crise de 1929 sont encore durement éprouvées. L'exposition accorde une place magistrale à la perspective verticale, visuelle et urbaine, les deux dimensions cristallisant au sein des dioramas qui forment ses attractions majeures. Au sein de la périssphère, c'est d'en haut que les visiteurs de la *Democracity*, conçue par Henry Dreyfuss, circulant sur deux passerelles superposées et tournant en sens inverse, découvrent le futur de la ville moderne sous la forme d'un gigantesque diorama d'une ville projetée en l'an 2039, très proche de l'utopie décentralisatrice de la *Garden City* chère aux régionalistes. Autour d'un centre urbain

réunissant 250 000 habitants, gravitent quelque 70 villes-satellites ; au-delà s'étendent fermes et pâturages. Conçu par Norman Bel Geddes et hébergé dans le Pavillon de General Motors, le *Futurama*, autre grande attraction de l'exposition, présente quant à lui une immense maquette de « la ville de 1960 », inspirée des projets corbuséens, cité de gratte-ciel profilés et espacés que 28 000 personnes *survolent* chaque jour, à bord d'un train automatique de fauteuils sonorisés qualifiés de « machines à explorer le temps ». La référence wellesienne vaut aussi pour l'expérience spatiale que propose l'attraction. Les fauteuils mobiles projettent littéralement les spectateurs au cœur de la maquette pour la vivre, comme l'annonce le narrateur : « Pour entrer dans cette scène du monde de demain [...] Ouvrez vos yeux sur le futur » (Kilhstedt, 1986) (figure 3).



Figure 3 – Futurama, Pavillon de General Motors, visitors in moving chairs viewing exhibit, World's Fair, New York, 1939-40

FONDS : NEW YORK WORLD'S FAIR 1939 AND 1940 INCORPORATED RECORDS. MANUSCRIPTS AND ARCHIVES. THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY. ASTOR, LENOX, AND TILDEN FOUNDATIONS.

L'utopie de la mégastructure

- 16 En 1939 est célébré à New York le dixième anniversaire du MOMA. L'exposition « Houses and housing : Industrial art » présente le projet de la Cité de la Muette à Drancy dont la légende loue les qualités : « À terme, il y aura toute une communauté avec des écoles, une église, des terrains d'athlétisme, des équipements de récréation, des boutiques et même du chauffage central, le tout financé par l'État. Les gratte-ciel spacieux garantissent à leurs habitants beaucoup de lumière, de l'air et de l'intimité ; leur situation au nord de l'ensemble leur évite de jeter leurs ombres sur les espaces bâtis. Malgré des défauts structurels et mécaniques, ce schéma montre un type de logement important, et une

solution réalisée nulle part ailleurs² ». Décrite comme cité idéale, Drancy apparaît dans les années 30 comme l'un des exemples les plus réussis de l'urbanisme progressiste.

- 17 En dépit de ses critiques persistantes sur la vanité d'une course insensée au ciel, Lewis Mumford célèbre en 1952 dans un article du *New Yorker*, « The glass tower », la simplicité ultime à laquelle est parvenue la Lever House, *glass box* de 94 mètres de haut parachevant la technique du mur-rideau et conçue par Gordon Bunshaft à quelques pas du futur emplacement du Seagram Building de Mies Van der Rohe (1958). Selon Mumford, « la tour Lever a ouvert la voie à une forme nouvelle de concours : un concours pour procurer des espaces ouverts et amener le retour à l'échelle humaine » (Mumford, [1952] 2001, p. 76).
- 18 La ville verticale n'en continue pas moins de susciter des controverses toujours plus vives. À New York, les entreprises de modernisation par la verticalisation et l'infrastructuralisation du territoire rencontrent de fortes résistances. La rénovation urbaine ouvre l'ère des grands ensembles, s'imposant sous la férule de Robert Moses, dans les quartiers résidentiels de Manhattan (Ballon, Jackson, 2007). Des luttes emblématiques opposent partisans et critiques de la modernisation urbaine, comme celle que livre Jane Jacobs contre la confiscation de la sphère publique par les intérêts privés (Jacobs, [1961] 1991). Elle remporte à l'automne 1961 la bataille pour la sauvegarde de Greenwich Village menacé par le projet de voie rapide que défend Moses, tandis qu'une nouvelle loi de Zoning est introduite, substituant à la loi de 1916 une règle de COS à l'îlot. Octroyant un bonus de hauteur aux projets qui créent un espace public au sol, la nouvelle règle donne naissance aux dispositifs de plazas et de tours sur pilotis. L'ouverture des droits aériens relance, sur fond d'euphorie immobilière, la course au ciel, produisant un paysage de formes autonomes, intronisant les enseignes des nouveaux géants économiques. Comme le signalait Mumford à propos de la Lever House, « le bâtiment lui-même est à la fois vitrine et affiche en évitant précisément la publicité sous ses formes racoleuses » (Mumford, [1952] 2001, p. 76).
- 19 « Un nouvel âge des gratte-ciel ou les plus grands tombeaux du monde » : les tours sont un pari selon la critique d'architecture Ada Louise Huxtable qui regrette, à propos du World Trade Center dont la conception s'amorce à l'initiative de David Rockefeller, que la Port Authority, son maître d'ouvrage, se comporte en investisseur privé et non en agence publique (Huxtable, 1966). Plus sceptique encore, Manfredo Tafuri condamne dans un essai retentissant « The disenchanted mountain » les « paradoxes anti-urbains » que constituent ces « 'miracles' d'artifice technologique ». Derrière la critique architecturale, c'est à la métropole capitaliste que l'historien s'attaque, et son idéologie individualiste de formes solitaires et autarciques, niant toute dimension sociale à la ville qu'elles sont pourtant destinées à constituer (Tafuri, 1973). Revers sinistre d'une course folle : 1975 signe le début de la crise de New York, dont les réseaux sont à bout de souffle en dépit de l'apparente vitalité verticale. Sous tutelle des banques, la ville est mise au régime sec alors que paraît le roman d'anticipation de James Graham Ballard, *High Rise* (1975), dont l'ascenseur rend compte comme d'une métaphore de la brutalité de l'échelle sociale de la tour. Qu'elle soit élévation vers les jardins d'Éden ou descente vers les profondeurs infernales, la ville verticale de Ballard entremêle l'utopie et la dystopie en un même lieu, la marge se créant comme subversion à la perfection, la cime du skyline ne pouvant masquer longtemps l'incurie des fondations sur lesquelles elle s'édifie.
- 20 « Ces super-objets [...] ne sont en fait que l'expression d'une attitude anti-urbaine. En tant que « cities within the cities », ils représentent une tentative de se soustraire aux contradictions des grandes villes américaines » (Tafuri, 1975, p. 8). Tafuri signe un nouvel

article critique – « La dialectique de l'absurde » – sur les excès de la ville américaine dans un numéro spécial de la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui* consacré à la « Vie et mort du gratte-ciel ». Ce dossier analyse l'excès capitalistique des réalisations de son temps, prophétisant la mort proche de la ville verticale qui « 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 convulsionnante » (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1975, p. 1). Privée ou publique, la ville verticale semble condamnée, l'enthousiasme le cédant à la critique. En France, le retournement des représentations est d'autant plus radical que la région capitale a, en l'espace d'une quinzaine d'années, fait l'objet d'une transformation profonde de son paysage urbain, marquée notamment par les projets d'urbanisation verticale et la transformation régionale de la capitale sous l'égide de Paul Delouvrier.

- 21 Lors de ses voyages aux États-Unis en 1956 et 1962, Marcel Lods a visité et photographié les nouvelles réalisations des gratte-ciel américains : la Lever House, le Pan Am Building, le Seagram Building ainsi que les tours de la Chase Bank, Pepsi Cola et Union Carbide, tous trois récemment réalisés par Gordon Bunshaft qui exerce au sein de l'agence de Skidmore, Owings and Merrill. Critique et admiratif, Lods voit l'Amérique comme un « champ d'expériences » qui lui sert à dénoncer le manque de réalisme et d'ambition des Français de même qu'il l'amène à formuler des alternatives urbaines à ce qu'il nomme comme Le Corbusier, une « catastrophe », dénonçant l'hypertrophie des métropoles (Uyttenhove, 2009, p. 76, 154-169). Plongé dans les débats sur la planification de la Région Parisienne, confrontée à des scénarios de croissance inédite, il poursuit son projet de « La ville de demain » qu'il a initié dans les années 1940. Pour « décongestionner une capitale enflée absurdement » et « limiter l'extension – anarchique ou non – des villes », il travaille à l'idée d'une grande ville d'un million d'habitants, l'inscrivant dans la proposition d'un *Paris Parallèle* formulée par la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui*, ardemment défendue par Claude Parent et Michel Ragon, et alors soutenue par Bernard Lafay du Conseil Municipal de Paris (Uyttenhove, 2009, p. 195-199). « Un Versailles du XX^e siècle » : proposée à 50 kilomètres de Paris, cette ville neuve pallierait la congestion mortifère dont pâtit la capitale, en accueillant les fonctions gouvernementales et administratives ainsi que les nouveaux grands équipements projetés en périphérie de la métropole. Formulé par Lods, le « Projet pour une cité d'aujourd'hui » vient illustrer le manifeste de la revue, affirmant le rapport étroit que doivent nouer la verticalité du bâti et l'horizontalité du sol. « Une ville en hauteur à étudier avec un dispositif de structuration et le minimum de déplacement sur le plan horizontal permet de réduire, dans les plus larges proportions, le temps de déplacement. » (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1960, p. 11) La libération du sol est un leitmotiv de son projet, le conduisant à défendre une densité de 400 habitants à l'hectare, avec 90 % du terrain libre pour les espaces publics et les voies de circulation.
- 22 Moins de quatre ans plus tard, la rédaction de la revue dirigée par André Bloc consacre un éditorial à charge « Main basse sur Paris » condamnant les décisions actées entre-temps pour l'aménagement de la Région Parisienne qui selon la revue, mèneraient Paris à sa destruction. « Paris-Parallèle évitera que le centre de la ville ancienne ne périclite, étouffé dans l'accumulation de monstrueux bâtiments d'affaires, tandis que les Parisiens iront s'ennuyer dans les cités-dortoirs de la périphérie. » (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1964, p. V). La revue publie aussi un dossier entier sur les réalisations de grands immeubles qui viennent d'être livrés en Europe et aux États-Unis : tours, complexes, centres de

recherche, usines, où la France fait pâle figure. Seule la Maison de la Radio y figure, dont la tour a vu sa hauteur rabaissée à 65 mètres, le panorama déployé attestant par ailleurs du triomphe de la grande hauteur aux États-Unis et en Europe.

- 23 Pourtant, la France est loin d'être à la traîne, elle qui s'apprête à initier l'une des opérations d'urbanisation verticale les plus emblématiques en Europe. Le nouveau plan d'aménagement du quartier de La Défense fait des tours l'instrument de sa composition monumentale. Les chantiers des premières tours s'engagent, dont celle de Nobel, réalisée par Jean de Mailly et Jean Prouvé, achevée en 1967. Nourris par les idéaux modernes de l'entre-deux-guerres, les architectes et ingénieurs de La Défense sont stimulés par l'exemple américain dont ils se sont imprégnés par leur formation ou par les nombreux voyages qu'ils y ont réalisé. Ils ramènent de leurs périples de nouvelles références dimensionnelles, spatiales, programmatiques, qu'ils resituent, extrapolent, tandis que nombre d'architectes américains vont être invités à travailler à la Défense, comme Max Abramovitz ou David Hughes de l'agence SOM (Chabard, Picon-Lefebvre, 2012, p. 24-29).
- 24 L'édification des premières tours de La Défense est suivie d'autres réalisations comme la tour Montparnasse dont le chantier s'engage en 1969, qui devient la plus haute d'Europe, ou celles des opérations de rénovation urbaine engagées dans les quartiers Italie et Front de Seine, sous maîtrise d'ouvrage parisienne. La représentation médiatique que donne la presse de ces projets est révélatrice de l'ambiguïté de leur réception. Le 11 avril 1967, les Actualités françaises filmées diffusent une séquence intitulée *Paris fin du siècle*. La caméra survole la maquette présentée à la deuxième exposition *Demain... Paris* sise au Grand Palais (la première a eu lieu en 1961), le narrateur commentant les différentes réalisations au futur, à commencer par le projet du Front de Seine : « [Voici] Paris et sa proche banlieue, tels que les survolera un jour le citoyen fin de siècle. (...) Qui oserait reconnaître le 15^e arrondissement, dans cette cité champignon en bordure de Seine ? » (Ozdoba, 2012). En juillet, la revue *Paris Match* dévoile dans deux numéros successifs, un dossier « exclusif » sur le « Paris dans 20 ans » piloté par Marc Heimer, journaliste spécialiste de vulgarisation scientifique (1967). Désignées comme « dessins-vérités », les illustrations de Tanguy de Rémur, dessinateur pour *Match*, figurent des perspectives verticales représentant les opérations planifiées dans la région parisienne sous la forme d'une « ville du futur » sillonnée par des hélicoptères et des aérotrains. *Playtime* de Jacques Tati sort quant à lui en fin d'année, son intrigue se déroulant dans un Paris modernisé, métamorphosé par les hauteurs, les infrastructures, le verre et l'acier, tourné en dérision par l'incapacité de Monsieur Hulot de s'adapter à ce nouvel environnement qui fascine pourtant le réalisateur (figure 4).

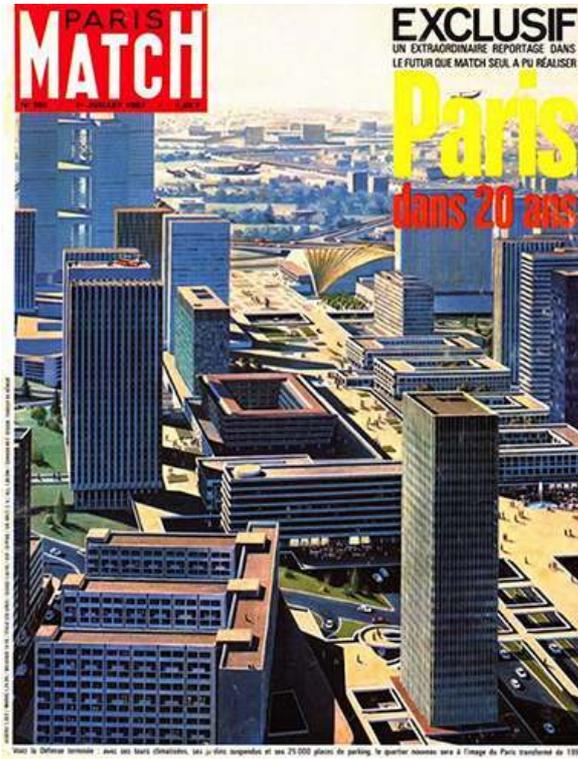


Figure 4 – « Paris dans 20 ans »

Couverture de *Paris Match*, n° 951, 1^{er} juillet 1967.

- 25 L'accession, à la suite de la démission du général De Gaulle en 1969, de Georges Pompidou à la Présidence de la République marque un retournement des représentations. Nouveau ministre de l'Équipement, Albin Chalandon nomme Jean Millier à la tête du puissant EPAD (Établissement public d'aménagement de La Défense), souhaitant explicitement que l'opération soit désormais financièrement autonome. Elle devient le champ d'opérations de spéculations immobilières, avec une seconde génération d'immeubles qui s'édifient plus hauts et massifs que les précédents. À l'été 1972, l'érection de la Tour GAN déclenche une polémique, le public de la place de la Concorde découvrant avec stupeur les 170 mètres de sa structure émerger dans l'axe de la perspective historique de Paris. « Mochardise et bidules, une Défense indéfendable », signe le 2 octobre André Fermigier, chroniqueur d'architecture au *Nouvel Observateur* (Fermigier, 1991, p. 259-261). Tandis que Pompidou saisit cette occasion pour une mise au point sous la forme d'un long entretien au journal *Le Monde* du 17 octobre 1972 : « Ou l'on renonce aux tours, et il n'y a plus d'architecture dans un ensemble de cette importance, ou on les multiplie. [...] On n'a pas d'architecture moderne dans les grandes villes sans tours » (Pompidou, 1972 ; Texier, 2010, p. 186-7).
- 26 Malgré sa réception très discrète en France, la publication du rapport du club de Rome *Limits to Growth* (1972) coïncide avec le désamour du futur dont semble souffrir Paris. Avec le premier choc pétrolier et la circulaire Guichard (1973) qui signe le rejet des grands ensembles, l'héroïsme des réalisations des Trente Glorieuses cède le pas à la critique. À peine concrétisée, la parenthèse moderniste fait l'objet de vives attaques qu'exacerbe la campagne pour l'élection présidentielle de 1974, marquée par la candidature écologiste de René Dumont et remportée par Valéry Giscard d'Estaing sur la promesse d'en finir

avec « l'urbanisme inhumain », le « gigantisme » et la « rénovation sauvage ». Le nouveau président mettra un terme provisoire à la construction des tours à Paris. « Vie et mort du Gratte-ciel » : l'éditorial du dossier publié par *L'Architecture d'aujourd'hui*, dirigée par Bernard Huet, est à charge. « Produit privilégié de l'espace dominant, le gratte-ciel a joué un rôle décisif dans la rupture du rapport entre typologie et morphologie urbaine qui provoquera la crise moderne. Crise à laquelle le gratte-ciel tentera de répondre par l'idéologie anti-urbaine de « la ville verticale », « ville dans la ville », microcosme social idéal, autonome et ordonné, dressé face au chaos urbain » (AA, n° 178, 1975, p. 1) (figure 5).

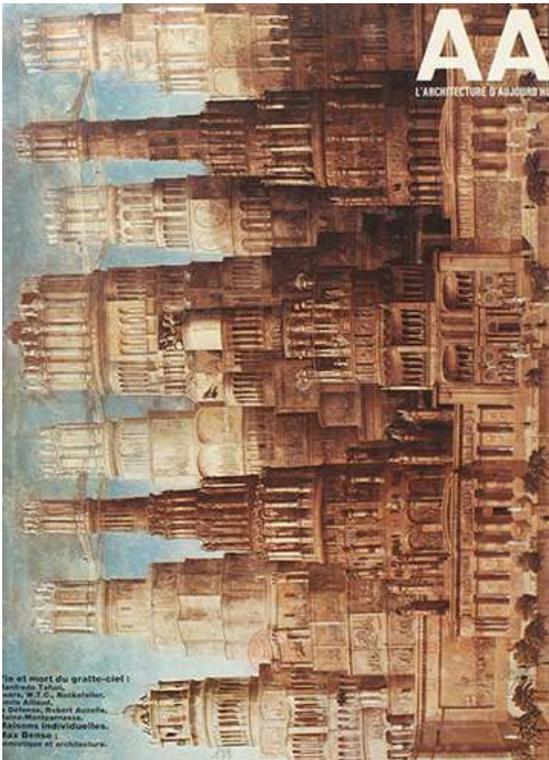


Figure 5 – « Vie et mort du gratte-ciel »

Couverture de *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 178, mars-avril 1975.

Le miroir iconique

« Ces superstructures semblent, en un certain sens, revenir à la conception de l'édifice en hauteur comme StadtKrone, comme 'signe synthèse' du genius loci que la culture allemande d'avant-garde s'était plu à voir en lui. Et en effet, les supergratte-ciel concentrent dans de nouveaux signes-chocs toute la charge communicative à laquelle ils confient leurs messages publicitaires. [...] L'exaspération dimensionnelle du World Trade Center et les lames rythmées des « Gratte-ciel cartésiens » du nouveau Rockefeller Center, se complètent réciproquement : la crise de tout un

système est parfaitement dissimulée sous le voile d'une assurance désinvolte, grâce à laquelle les Golems cristallisés de la métropole américaine s'offrent à un public qui peut contempler en eux le reflet de leur propre angoisse, de leur propre besoin désespéré de certitude. »

Manfredo Tafuri, « La dialectique de l'absurde »,
L'Architecture d'Aujourd'hui, 1975, p. 8, 16.

- 27 En condensant l'urbain dans une architecture spectaculaire, la ville verticale serait-elle destinée à réduire la ville comme institution complexe dans une image radicale, palliant par la construction de totems la difficulté de penser un projet à une échelle qui la dépasse ? En dépit des critiques vives sur les échecs de la ville verticale, le « retour des tours » (Appert, 2015) fait sensation au tournant de l'an 2000 avec l'édification de phares aux noms de baptême évocateurs : The Gherkin à Londres (2004), les tours Agbar à Barcelone (2005), Turning Torso à Malmö (2005), Oxygène à Lyon (2010), The Shard à Londres (2012) si l'on s'en tient à l'Europe. Seule ou en grappe, la tour figure comme phare des scénarios métropolitains qui projettent le futur entrepreneurial des villes-mondes (Rouillard, 2011), la vision et la tour constituant deux faces d'un prisme urbain que viennent compléter la réalisation d'une grande infrastructure de transport (du métro à l'aéroport) ou l'édification d'un musée d'urbanisme exposant l'incontournable maquette du présent et du futur de la ville. À Tokyo, au sein du quartier de Roppongi Hills, est ainsi exposée dans la tour Mori (du nom de son promoteur immobilier, par ailleurs grand amateur de l'œuvre de Le Corbusier), quelques étages en dessous du rooftop offrant une vue spectaculaire de la métropole, une maquette du Grand Tokyo, jouxtant celles de Manhattan et de Pudong (à Shanghai) (figure 6).



Figure 6 – Vue de la maquette du Grand Tokyo exposée en haut de la Tour Mori

Tokyo, Photographie Chris Berthelsen, 2011.

- 28 La maquette virtuelle de Paris Métropole 2020 est quant à elle inaugurée en 2012 au Pavillon de l’Arsenal. Elle s’inscrit dans la lignée des débats sur la grande échelle métropolitaine, qu’ont réactivés la première mandature parisienne de Bertrand Delanoë à propos des rapports Paris-banlieue, la Région Île de France à l’occasion de l’élaboration du nouveau Schéma directeur régional, et l’État qui lance une consultation internationale sur l’avenir du Grand Paris en 2007. Celle-ci est annoncée officiellement par Nicolas Sarkozy à l’occasion de l’inauguration de la Cité de l’architecture et du Patrimoine, qui salue au passage dans l’assemblée l’architecte Thom Mayne, lauréat du concours de la tour Phare de La Défense, projetée pour devenir la plus haute tour française (300 mètres) et dont la réalisation a été annulée depuis au profit de deux tours plus petites (Criticat, 2008, p. 11). La Ville de Paris réfléchit aussi à la transformation de son paysage urbain, songeant au relèvement des plafonds de hauteur fixés par le Plan d’Occupation des Sols de 1977, sollicitant études et rapports sur la formation architecturale et urbaine des tissus de tours (Castex, Rouyer, 2003). Réactivé, le débat sur les tours est vif, comme en témoignent les controverses encore brûlantes qui ont accompagné le projet d’achèvement de Paris-Rive-Gauche en 2002 avec la proposition d’Yves Lion ou la consultation sur le projet des Halles en 2003 autour du projet de Rem Koolhaas. Il s’étend à la périphérie avec les propositions des architectes de la consultation sur l’avenir du Grand Paris. De Roland Castro à Jean Nouvel, les visions proposées figurent des paysages de grappes de tours, la verticalisation de la périphérie tentant de rattraper l’échelle distendue de la métropole. S’exprimant par la voix d’Alain Fleischer, l’équipe de Jean Nouvel se veut lyrique : « Un autre support à la continuité du rêve est l’élévation du point de vue, une sorte de vol à hauteur raisonnable [...] Au-dessus de la ville, plantée dans la terre, il y a une ville qui flotte à mi-hauteur, une cité suspendue » (*Le Moniteur*, 2009, p. 162) (figure 7).



Figure 7 – Réflexion sur le développement urbain de Paris

Consultation internationale du Grand Paris, 2008-09.

Crédits : Jean Nouvel (AJN), Jean-Marie Duthilleul (AREP), Michel Cantal-Dupart (ACD).

- 29 Les revues *Urbanisme* (2007) et *Criticat* (2008) se font l'écho critique des rebondissements du débat parisien. Pour lutter contre l'amnésie, elles cartographient les réalisations parisiennes, produisent une généalogie du débat sur les tours, apportant les preuves concrètes de l'abstraction, inscrivant les questions posées dans une historicité (*Urbanisme*, 2007, p. 54-55 ; *Criticat*, 2008, p. 26-41). En resituant les tours dans leur contexte, critiques et historiens entendent protéger Paris des sirènes auxquelles risquent de succomber les décideurs, impuissants devant la complexité de la métropole, tentés par les tours comme renouveau iconique, « signe-synthèse » d'un génie du lieu qui leur échappe.
- 30 En grec, *Eikon* signifie représentation, image. Là où la spatialité échappe à l'intelligibilité, l'icône permet de façon métonymique de substituer à un tout multiplié et insaisissable, une représentation simplifiée (Ethington, Schwartz, 2006). L'omniprésence de la verticalité dans les scénarios des villes capitales n'est-elle pas destinée à occulter la question essentielle que ne parviennent pas à résoudre les acteurs métropolitains : les possibilités de la maîtrise de leur agrandissement ? Il est à ce titre utile de revenir sur les liens étroits entre verticalité et horizontalité urbaines, dont les auteurs du Plan régional de New York, conçu dans l'entre-deux-guerres, avaient bien saisi l'importance. La ville verticale n'est qu'une partie de la métropole qui, avant tout, est horizontale. Les métropoles européennes, selon des configurations très diverses, en sont des illustrations. L'histoire de la ville américaine s'est fondée sur ce rapport entre downtown et suburbia, répondant à des attentes – la réussite économique et la liberté individuelle –, cristallisant nombre de conflits – sur le financement des réseaux de métro ou celui du logement par exemple. Et même là où il semble que la verticalité ait triomphé comme à Hong Kong ou Singapour, la verticalisation poussée reste associée à une distension urbaine qui repousse

toujours plus loin les confins de leur région. Pendant que la cité-État de Hong Kong réfléchissait à la construction d'un plancher à 200 mètres de hauteur sur lequel serait élevée une deuxième ville verticale (Ellwart, 2006), se poursuivait d'une part, le déploiement de la métropole sur les nouveaux territoires avec son dispositif polycentrique de villes nouvelles reliées par des lignes de métro rapides, et d'autre part, son extension vers la Zone Économique de Shenzhen, consolidant la Megalopolis du delta de la Rivière des Perles.

- 31 Stimulant la découverte aérienne de l'urbain, expérimentée dans les grandes expositions internationales pour mettre en scène la ville du futur, diffusée dans les représentations des modernités métropolitaines, augmentée avec l'avènement des nouvelles technologies numériques, la perspective verticale a produit des formes de spectacularisation de l'urbain qui progressivement ont entremêlé le réel et le fictif, la ville s'offrant en spectacle *vu* et *projeté* à la fois. Comme le disait Guy Debord, spectacle et réel effectif sont intimement liés dans une « aliénation réciproque » : « Le spectacle qui inverse le réel est effectivement produit, en même temps, la réalité vécue est matériellement envahie par la contemplation du spectacle, et reprend en elle-même l'ordre spectaculaire en lui donnant une adhésion positive. » (Debord [1967], 1992, p. 18). En identifiant les énoncés qui la structurent, cette plongée dans le temps de la verticalité urbaine met à jour son historicité. À Paris ou New York, les tensions à l'œuvre autour de la construction de la ville verticale traduisent les termes du débat contemporain qui active la ville et son agrandissement. Qu'elle soit prédominante ou bridée, en chair ou en papier, la ville verticale constitue un alter ego de sa ville qui lui permet de s'extérioriser comme scène, optimiste ou sombre, de son futur et dont on peut formuler l'hypothèse qu'elle figure un palimpseste de ses controverses les plus vives.

BIBLIOGRAPHIE

- ADAMS Thomas avec LEWIS Harold M., ORTON Lawrence M., 1931, « The making of the city », in *The building of the city, Regional Plan of New York and its environs*, vol. 2, New York, p. 25-131.
- APPERT Manuel, 2015, « Le retour des tours dans les villes européennes », *Métropolitiques*, Dossier, 16 décembre. < <http://www.metropolitiques.eu/Le-retour-des-tours-dans-les.html> >
- BACHELARD Gaston [1943], 1994, *L'air et les songes. Essai sur l'imagination du mouvement*, Paris, José Corti, 308 p.
- BALLARD James Graham [1975], 1976, *I.G.H.*, Calmann-Lévy, 232 p.
- BALLON Hillary, JACKSON Kenneth (eds), 2007, *Robert Moses and the modern city. The transformation of New York*, New York, W.W. Norton and Company, 338 p.
- BARTHES Roland, 1964, *La tour Eiffel*, Paris, Delpire, 120 p.
- CASTEX Jean et ROUYER Rémi, 2003, « Les tours à Paris, Bilan et perspectives », *Rapport*, APUR, 109 p.

- CHABARD Pierre, PICON-LEFEBVRE Virginie (eds), 2012, *La Défense. Un dictionnaire. Architecture/ politique*, Marseille, Éditions Parenthèses, 462 p.
- COHEN Jean-Louis, DAMISCH Hubert (eds), 1993, *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture*, EHESS, Flammarion, 448 p.
- COHEN Jean-Louis, LORTIE André, 1992, *Des fortifs au périph, les seuils de la ville*, Paris, Éditions de l'Arsenal, 320 p.
- LE CORBUSIER, 1923, « Le centre des grandes villes », in *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger ?*, Paris, Eyrolles, p. 247-257.
- LE CORBUSIER, [1924] 1994, « Ville contemporaine de 3 millions d'habitants », in *Le Corbusier, Urbanisme*, Paris, Champs Flammarion, p. 157-168.
- LE CORBUSIER, 1930, *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, G. Crès et Cie, 268 p.
- LE CORBUSIER, 1935, *Aircraft*, Londres, The Studio Publications, 112 p.
- LE CORBUSIER, 1937, « Volonté », in *Des canons, des munitions ? Merci ! Des logis... SVP*, Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, 147 p.
- LE CORBUSIER, [1937] 2012, *Quand les cathédrales étaient blanches, Voyage au pays des timides*, Paris, Éditions Bartillat, 292 p.
- DAMISCH Hubert, 1996, *Skyline. La ville Narcisse*, Paris, Seuil, 190 p.
- DEBORD Guy, [1967] 1992, *La société du spectacle*, Paris, Folio Gallimard, 224 p.
- DORRIAN Mark et POUSIN Frédéric (eds), 2013, *Vues aériennes, Seize études pour une histoire culturelle*, Genève, Metispresses, 254 p.
- ELLWART Birgit et Tim, 2006, *Vivre en plein ciel*, ZDF, documentaire, 43 min.
- ETHINGTON Philip J., SCHWARTZ Vanessa R., 2006, « Introduction: an atlas of the urban icons project », *Urban History*, vol. 33, n° 1, p. 5-19.
- FERMIGIER André, 1991, *La bataille de Paris, Des halles à la pyramide, Chroniques d'urbanisme*, préface de François Loyer, Paris, Gallimard, 400 p.
- FERRISS Hugh, [1929] 1987, *La Métropole du futur*, Paris, Centre Georges Pompidou, coll. « Monographie », 200 p.
- FERRISS Hugh, fin des années 1940, *Random Thoughts*, Archives Hugh Ferriss, boîte 7, dossier 2, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.
- FERRISS Hugh, 1953, *Power in buildings: an artist's view of contemporary architecture*, New York, Columbia University Press.
- HUXTABLE Ada Louise, 1966, « Who's afraid of the big bad buildings », *The New York Times*, 29 mai, p. 13-14.
- JACOBS Jane, [1961] 1991, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Bruxelles, Mardaga, 435 p.
- KILHSTEDT Folke T., 1986, « Utopia realized: the World's fairs of the 1930s », in Joseph J. Corn (ed), *Imagining tomorrow, history, technology and the American future*, The MIT Press, p. 97-118.
- KOOLHAAS Rem, [1978] 2002, *New York délire. Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Parenthèses, 320 p.

LABADIE Jean, 1922, « Les cathédrales de la cité moderne, Un audacieux projet pour résoudre en hauteur la crise du logement et les problèmes de confort et d'hygiène », *L'Illustration*, vol. 80, n° 4145, 12 août, p. 131-135, illustration de Jacques Lambert.

LODS Marcel, 1938, « La crasse de Paris ou les hommes enfumés », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, juin, p. 82-89.

LODS Marcel, 1962, « Retours d'Amérique », *Arts, lettres, spectacle, musique*, n° 863, 4-10 avril, p. 1.

MAUMI Catherine, 2015, *Frank Lloyd Wright. Broadacre City. La nouvelle frontière*, Paris, La Villette, 208 p.

MUMFORD Lewis, 1926, « The sacred city », *The New Republic*, 27 janvier, p. 270-271.

MUMFORD Lewis, 1930a, « The city of tomorrow », *The New Republic*, 12 février, p. 332-333.

MUMFORD Lewis, 1930b, « Skyscrapers in the city of the future », *The New Republic*, 23 avril, p. 275.

MUMFORD Lewis, [1952] 2001, « La tour de verre », in *Le piéton de New York*, Paris, Éditions du Linteau, p. 75-86.

OZDOBA Marie-Madeleine, 2012, « Renouveler le paysage du Front de Seine : culture visuelle du projet urbain », intervention à la Fondation Braillard Architectes, Genève. <<https://picturingarchitecture.wordpress.com/2012/09/06/renouveler-le-paysage-du-front-de-seine-culture-visuelle-du-projet-de-paysage/>>

PAQUOT Thierry, 2008, *La folie des hauteurs. Pourquoi s'obstiner à construire des tours*, Paris, Bourin Éditeur, 220 p.

PERRET Auguste, 1920, « Ce que j'ai appris à propos des villes de demain, C'est qu'il faudrait les construire dans des pays neufs », entretien, *L'Intransigeant*, 25 novembre, p. 4.

POMPIDOU Georges, 1972, « Déclaration sur l'art et l'architecture », entretien avec Jacques Michel, *Le Monde*, 17 octobre, p. 1, 12-13.

ROSEAU Nathalie, 2016, « L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss, 1916-1961 », *Marnes*, n° 4, Éditions Parenthèses, p. 191-237.

ROUILLARD Dominique, 2011, « Le futur au travail », in Dominique Rouillard (dir.), *Imaginaires d'infrastructures*, L'Harmattan, p. 55-67.

SILVERBERG Robert, [1971] 1978, *Les monades urbaines*, Paris, Robert Laffont, 252 p.

TAFURI Manfredo, 1973, « The disenchanting mountain: the skyscraper and the city », in Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia and Manfredo Tafuri, *The American city, from the Civil War to the New Deal*, Cambridge, The MIT Press, p. 389-503.

TAFURI Manfredo, 1975, « La dialectique de l'absurde, Europe-Usa, les avatars de l'idéologie du gratte-ciel, 1918-1974 », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 178, mars-avril, p. 1-16.

TATI Jacques, 1967, *Playtime*, 2h35.

TEXIER Simon, 2010, « Georges Pompidou, l'architecture et Paris », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Émilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Éditions Somogy, p. 177-189.

UYTTENHOVE Pieter, 2009, *Marcel Lods: action, architecture, histoire*, Éditions Verdier, 490 p.

WEIL François, 2000, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 380 p.

WELLS Herbert George [1899], 1905, *Quand le dormeur s'éveillera*, Paris, Mercure de France, 376 p.

WILLIS Carol, 1982, « The Titan City, forgotten episodes in American architecture », *Skyline*, octobre, p. 26-27.

WILLIS Carol, 1986, « Skyscraper utopias: visionary urbanism in the 1920s », in Joseph J. Corn (ed.), *Imagining tomorrow, history, technology and the American future*, Cambridge, The MIT Press, p. 164-187.

WRIGHT Frank Lloyd, 1930, « Saint Mark's-in-the-Bouwerie, New York City », *Architectural Record*, n° 67, janvier, p. 1-4.

WRIGHT Frank Lloyd, 1932, « Today, ..., tomorrow, America tomorrow », *The American Architect*, n° 141, mai, p. 14-17 et 76.

WRIGHT Frank Lloyd, [1930] 2003, « La tyrannie du Gratte-ciel », in Frank Lloyd Wright, *L'avenir de l'architecture*, Paris, Les Éditions du Linteau, p. 168-186.

Dossiers

1960, « Urbanisme des capitales », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 88, février-mars, p. 4-19.

1963-1964, « Industries, Bureaux », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 111, décembre-janvier, p. 1-111.

1967, « Paris dans 20 ans », dossier *Univers Match* sous la direction de Marc Heimer, illustrations de Tanguy de Rémur, *Paris Match* n° 951, 1^{er} juillet, p. 41-56 ; n° 952, 8 juillet, p. 39-70.

1975, « Vie et mort des gratte-ciel », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 178, mars-avril, p. 1-64.

2007, « Tours », Dossier, *Urbanisme* n° 354, mai-juin, p. 39-77.

2008, « Des tours à Paris », Dossier, *Criticat*, n° 1, p. 4-53.

2009, « Le Grand Paris, Consultation Internationale sur l'Avenir de la Métropole Parisienne », *Le Moniteur Architecture*, 258 p.

NOTES

1. Cité in Willis (1986, p. 167) qui renvoie à Herbert George Wells, 1906, *The future in America*, New York, Harper and Bros, p. 11-12.

2. Cité et traduit in Uyttenhove (2009, p. 18, 31).

RÉSUMÉS

S'élever pour ré-embrasser la ville que l'on croyait perdue : de la perspective visuelle à la projection urbaine, de l'abstraction à l'utopie, la ville verticale stimule un imaginaire prolifique dont le monde de l'urbanisme s'est largement emparé. L'article revient sur trois moments clés des mutations de Paris et New York, qui marquent un parallélisme entre agrandissement métropolitain et verticalisation urbaine : l'entre-deux-guerres avec la naissance de la métropole moderne, les années 1960-70 avec l'expansion mégalopolitaine, le tournant de l'an 2000 avec l'avènement de la ville globale. S'intéresser à la dimension imaginaire de la ville verticale telle qu'elle se manifeste au cours de ces trois temps nous semble fécond à la fois pour comprendre les

ressorts de cette forme d'urbanisation, expliquer sa persistance, son renouvellement, sa sédimentation, et saisir la nature des conflits qui animent ses controverses. Des énoncés structurants apparaissent : la projection du futur, l'utopie de la mégastucture, le miroir iconique. À Paris ou New York, la ville verticale s'affirme comme un alter ego qui permet aux villes de s'extérioriser comme scène, optimiste ou sombre, de leur futur.

Going up, in order to re-embrace the city one thought was lost: from visual perspective to urban projection, from abstraction to utopia, the vertical city stimulates a prolific imaginary twentieth century urbanism has made good use. This paper focuses on three key episodes of Paris and New York urban mutations, which shed a light on the parallelism between metropolitan growth and urban verticality. First, the inter-wars with the birth of the modern metropolis, then the 60's and 70's with the expansion of the megalopolis and, third, the 2000's with the advent of the global cities. Exploring the vertical city imaginary, as it has emerged through these periods, we look at the motives behind this specific form of urbanization - its persistence, its renewal, its stratification, and the reasons behind the conflicts nurturing its controversies. Structural narratives thus emerge: the projection to the future, the megastructure utopia, the iconic mirror. In Paris and New York, the vertical city is an alter ego that allows cities to exteriorize themselves as a scene, optimistic or not, for their future.

INDEX

Mots-clés : représentations, verticalité, vue aérienne, mégastucture, iconicité, métropole, spectacle, modernité

Keywords : representations, verticality, aerial view, megastructure, iconicity, metropolis, spectacle, modernity

AUTEUR

NATHALIE ROSEAU

École des Ponts ParisTech,
Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés
nathalie.roseau@enpc.fr