

## Ville compacte : LA tour de la question

Comme nous le montrent plusieurs exemples récents, la tour se heurte la plupart du temps à de farouches oppositions populaires. Au vu de leur récurrence, l'édification de ce type de bâtiment peut être considérée comme un indéniable point dur des dynamiques urbaines actuelles dont découle une relation conflictuelle entre ville et tours. Face aux innombrables arguments antagonistes avancés par les partisans et opposants aux « bâtiments de grande hauteur », les raisons poussant à de tels déchaînements de passions méritent d'être questionnées.

Pour Bruno Marchand, la confrontation actuelle entre ville et tour n'a pas toujours existé. Leur considération en tant qu'éléments anti-urbains est somme toute assez récente et est liée à leur élévation au rang d'objets devant être singularisés et isolés pour être valorisés. S'ensuivent des projets dont l'expression architecturale reflète la concurrence que se livrent aujourd'hui les villes ou les multinationales. Une course généralisée aux formes audacieuses se joue ainsi dans les trames urbaines traditionnelles qui ont de plus en plus de difficultés à intégrer ce type de constructions. Pourtant, inventées à Chicago avec l'invention de l'ascenseur, les premières tours n'étaient à l'origine que de simples immeubles de bureaux plus hauts que les autres dans les centres-villes américains et canadiens. Comme l'a rappelé Bruno Marchand, elles ont ensuite évolué à partir du début des années 1920 pour répondre à la conjonction entre des considérations d'ordres sanitaire et économique (période de très forte croissance de l'économie tertiaire). Afin de cadrer cette évolution et de gérer la pression foncière exercée sur le territoire de Manhattan par les besoins en surfaces de bureaux, les autorités new yorkaises décidèrent de fixer des règles de constructions de façon à garantir la circulation de l'air et suffisamment de lumière dans les rues. Au final, souligne Bruno Marchand, le développement des gratte-ciel de Manhattan s'avère indissociable des premières règles urbanistiques destinées à préserver la qualité de vie des habitants de la ville.

Si les tours du 21<sup>e</sup> siècle diffèrent grandement de celles du début du 20<sup>e</sup> siècle d'un point de vue morphologique, leur raison d'exister reste néanmoins identique. En effet, comme les présentations de Bruno Marchand et Thomas Jomini l'ont montré, les tours restent les fruits de l'économie. Si les premières tours répondaient à un souci pragmatique, celles du début du 21<sup>e</sup> siècle sont davantage mues par la volonté de certaines entreprises ou métropoles d'affirmer leur dynamisme par une intervention extraordinaire dans l'espace urbain. Thomas Jomini a également souligné le fait que les tours contemporaines sont aussi souvent de puissants vecteurs de requalification urbaine dans des secteurs laissés à l'abandon depuis plusieurs décennies. En manque d'identité et souvent considérés comme des non-lieux, ces vastes espaces bénéficient largement de l'édification de nouveaux phares orientés vers l'avenir.

En ce sens, l'exemple de la Prime Tower, véritable emblème du renouveau de l'ancien quartier industriel de Zurich-West permet de présenter la tour sous un jour positif. Cependant, comme l'a rappelé Thomas Jomini en citant Markus Graf, CEO de Swiss Prime Site : « *La Prime Tower n'est pas exceptionnelle de par sa hauteur de 126 mètres ou la durabilité de sa conception, elle est exceptionnelle par le fait qu'elle soit construite aujourd'hui* ». Sa réalisation a en effet été rendue possible grâce à plusieurs facteurs essentiels :

- Tout d'abord, la définition du nouveau visage de Zurich West a été élaborée au travers d'un processus de **planification coopérative** intégrant riverains et population (plateformes de dialogue, workshops, ...) et d'une stratégie de **communication transparente et coordonnée** durant l'entier du processus.
- Ensuite, Thomas Jomini a insisté sur le fait que l'implantation d'une tour à Zurich West a été facilitée par les planifications mises en place par la Ville de Zurich qui définissent les secteurs propices aux bâtiments de grande hauteur. Ces planifications insistent sur le fait que les tours sont **urbaines** et doivent faire partie du **centre**.

- Finalement, le règlement des constructions fixe plusieurs exigences pour qu'une tour soit considérée comme une solution urbanistique adéquate : elle doit apporter une claire **plus-value** par la qualité de leur conception architecturale et ne doit pas affecter les riverains de manière déterminante, en particulier pour ce qui est des ombres portées.

Ce « savoir-faire » zurichois en matière a finalement permis à la Prime Tower de voir le jour après 15 ans d'études et d'échanges. Plus encore, insiste Thomas Jomini, le projet a permis une intégration consensuelle de la tour au cœur de la ville.

Malgré tout, les projets de tours continuent d'offrir de nouvelles munitions aux objecteurs de croissance remettant en cause les dynamiques urbaines actuelles. Leurs arguments trouvent ensuite écho dans le monde politique qui apparaît comme la caisse de résonance naturelle des oppositions à ce type de construction. De plus, comme l'a souligné Laurent Guidetti, elle est renforcée par l'incapacité des techniciens à amener des arguments clairs aux politiciens chargés de prendre position et de répondre de manière objective à des électeurs inquiets. Et pour cause, une approche purement technique de la problématique de la tour confirme, selon lui, qu'il est illusoire de vouloir à tout prix définir des critères pertinents et reproductibles pouvant guider les autorisations ou les interdictions de tours dans certains secteurs de la ville. Il voit les difficultés rencontrées par les études menées à l'heure actuelle sur cette problématique comme la confirmation que tout reste question de projet et de contexte (à la fois territorial et politique). Malgré l'envie des politiques de pouvoir disposer d'un « mode d'emploi » des tours, Laurent Guidetti préfère renoncer à fixer des critères universels tout en reconnaissant que certaines bonnes pratiques peuvent être retenues, quel que soit le contexte urbain dans lequel s'insérera la tour. Il résume ces bonnes pratiques en trois points.

- Réussir la **mise en relation des rez-de-chaussée de la tour avec l'espace public de la ville** constitue la première condition à respecter. Afin de positionner la tour comme un lieu d'intensité urbaine, son socle devrait systématiquement être destiné à des programmes ouverts au public.
- La **mixité** constitue ensuite une variable essentielle afin que la tour soit utilisée et vivante tout au long de la journée.
- Finalement, la desserte et les conditions d'accessibilité à la tour constituent un autre point essentiel à prendre en compte. En effet, au vu des importantes surfaces de plancher créées dans ce type de projet, en découlent des générations de trafic qu'il convient de maîtriser. **L'implantation de tours sur des nœuds de transports publics à très grande capacité** (type RER) permet de fixer des exigences élevées en matière de stationnement, seul moyen d'éviter une asphyxie automobile des alentours de la tour. A ce titre, le projet de la Prime Tower constitue un cas exemplaire de par sa localisation à proximité immédiate d'une gare concentrant 9 lignes de RER.

Même s'ils n'embrassent de loin pas l'ensemble de la problématique, ces critères permettent de garantir à la tour une « urbanité minimale » qui peut favoriser son intégration dans les structures urbaines existantes. De plus, ces quelques critères fournissent au monde politique quelques armes afin de juger pertinemment les projets de tours qui peuvent leur être soumis. Toutefois, face aux arguments émotionnels mis en avant aujourd'hui, les discours des techniciens doivent encore s'affiner avant de pouvoir en finir avec les confrontations peu constructives auxquelles nous assistons aujourd'hui.

Lausanne, le 2 juillet 2013

Florian Poletto