



La tour... infernale !

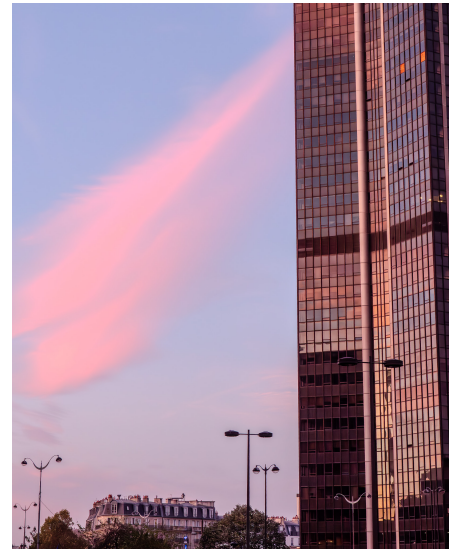
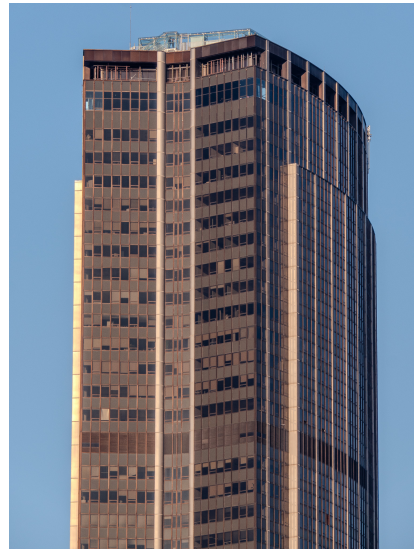
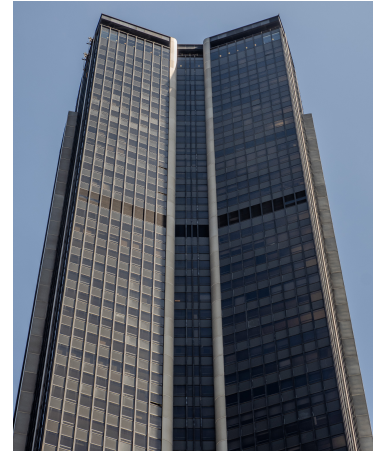
Tour Montparnasse, 33 avenue du Maine (Paris 15^e).

Livrée en 1973 par Eugène Beaudouin, Urbain Cassan, Louis Hoÿm de Marien et Jean Saubot.

LA TOUR MONTPARNASSE, ou l'infernale épopée de cet objet urbain et architectural nourrie de bons et loyaux services ou de désamour (au choix selon sa connaissance du sujet). En témoignent les faits. Au fil de son histoire, hormis qu'elle fut support à quelques fictions cinématographiques ou défis pour grimpeurs urbains et outre le florilège de « J'aime pas » ou « Ah, c'est moche ! » (opinions des plus fondées, n'en doutons pas) qu'elle endura, elle restera surtout dans les mémoires comme sujet à controverses, ne laissant personne indifférent. Il s'agissait pourtant là d'une œuvre majeure à Paris et, qui plus est, d'un projet d'envergure qui fit du quartier où elle fut érigée un véritable point de fixation. Et oui nous en parlons au passé parce que son temps est désormais compté. Alors, avant qu'elle ne disparaisse, voyons un peu ce qu'il en était de cette... tour infernale. Chronique d'une mort annoncée.

ENFANT NON DÉSIRÉ ?... cela expliquerait peut-être son mal être. Sa naissance vient de l'accouchement, non sans douleurs, d'un vaste programme de rénovation urbaine qui avait pour centre d'intérêt une nouvelle gare. Déjà mal adaptée au trafic en 1934 d'après l'administration des chemins de fer de l'État, l'ancienne gare Montparnasse le fut évidemment davantage en 1956 lorsque le schéma directeur du plan de circulation de Paris fut adopté. Et comme se mêlaient aux îlots insalubres des rues délabrées, et parce qu'il était tant question de réadapter les modes de déplacement que de pourvoir à la concentration démographique et à l'émergence du secteur tertiaire, l'occasion était trop belle de faire table rase. Alors, pour re-dynamiser la rive gauche en lui octroyant un pôle actif, fut menée - sur une zone de 8 ha à cheval sur les 14^e et 15^e arrondissements - l'opération Maine-Montparnasse. Au-delà de la nouvelle gare, elle incluait un ensemble de logements de masse, un hôtel et un ensemble immobilier (dont une tour) regroupant des bureaux et un centre commercial doté d'activités. On confia les logements à J. Dubuisson et l'hôtel à P. Dufau - des architectes sûrs bien introduits au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme -, le reste échéant de fait à l'AOM (l'Agence pour l'Opération Maine-Montparnasse) composée d'Eugène Beaudouin, Urbain Cassan, Louis Hoÿm de Marien et Jean Saubot. Ces-derniers devront « déplacer » la Gare de l'Ouest (sise boulevard du Montparnasse) en la nouvelle Gare Paris-Montparnasse (place Raoul-Dautry à créer) et construire les bureaux sur le terrain ainsi libéré.

DÉJÀ DÉPRÉCIEE !... dès les premières études de 1958, parce que trop grande avec ses 45 étages. André Malraux, son tuteur légal, vint en ces termes à sa rescousse : « Nous n'avons pas seulement des sites à protéger, nous avons aussi des sites à créer. » Ainsi soit-il. Alors, adossée à un socle commun où s'élèveront les bâtiments bas C (ou 'tour CIT') et D (ou 'tour Express') accolés au centre commercial, se dressera finalement dans le ciel parisien les 58 étages de la tour Montparnasse. De ses parents, ce quatuor d'architectes, nous pouvons sommairement évoquer leurs filiations ad hoc. L'aîné est Urbain Cassan (1890-1979) qui, architecte et polytechnicien, commença sa carrière dans la reconstruction du réseau ferré aux côtés de Raoul Dautry alors ingénieur en chef et futur ministre. L'architecte et urbaniste Eugène Beaudouin (1898-1983) était déjà une personnalité de premier plan depuis l'entre-deux-guerres ; Premier Grand Prix de Rome en 1928, il avait forcément accès aux grandes commandes de l'État. Baron de sang et architecte de formation, Louis Gabriel de Hoÿm de Marien (1920-2007) - appelé « de Marien » - fut lui aussi Premier Grand Prix de Rome, en 1951. Enfin Jean Saubot (1906-2002) aura quant à lui le privilège d'être également le père de Roger Saubot qui - associé à F. Jullien - sera omniprésent à la construction de bureaux à La Défense ; d'un quartier d'affaires à l'autre, bon sang ne saurait mentir.



VAILLE QUE VAILLE, messieurs les architectes, veuillez loger (à touche-touche du socle commun) les 100.000 m² de bureaux requis dans cette tour qui sera - de fait - un signal urbain, un emblématique « moteur économique ». Sauf qu'ici, contrairement à La Défense où l'on basculait pendant ce temps-là d'environ 25.000 à 50.000 m² de surface de planchers pour atteindre péniblement les 180m. de haut, il s'agissait d'une tour solitaire (et non pas en meute) haute de 209m. qui imposait à son voisinage encore au ras des pâquerettes un nouveau rapport de force ! La modernité, c'est-à-dire le pari sur l'avenir : la ville future, n'avait (déjà) auprès du grand public - Paris, « ville musée » - que peu d'adeptes. Pourtant sa construction fut l'occasion de prouesses. Urbaine : en ré-organisant les voies ferrées dans un espace désormais fonctionnel (couvert du Jardin Atlantique) ; technique : en reposant sur 56 « barrettes » de béton armé (s'enfonçant à 50m. de profondeur) ses fondations qui s'accommodaient de la ligne de métro en dessous ; fonctionnelle : autour de son noyau dur central logeant tout le fatras technique, rayonnent les plateaux sur une structure métallique (modèle hérité de la tour Initiale à La Défense). Enfin, son esthétique. À la silhouette dynamique - bombée et creusée - et non pas stérile, l'abondance de verre fumé (la faisant ressembler à une « tablette de chocolat » d'après le truculent P. Dufau) fut certes décriée. Alors vient la question fatidique : qu'auriez-vous fait, à leurs places, à l'aube des années 1970 où la rigueur monotone de fond en comble était (et d'ailleurs reste) la norme ? Ha ha, bien malin celui qui aurait su emporter tous les suffrages. Cependant rassurez-vous, architectes de comptoirs, vos babillages d'électeurs ont eu l'oreille des décideurs ! Infernal auditoire...

À L'AUBE DE LA CINQUANTAINE - ô impitoyable sablier ! - d'aucuns lui conseillèrent de passer au bistouri administratif : chirurgie esthétique des façades... infernale destinée. Et tant qu'à faire, on rajouta le plan. Après consultation, sous forme de concours, fut donc décidé qu'à l'horizon 2030 l'ensemble Maine-Montparnasse sera l'objet d'une restructuration : l'agence RSHP aménagera un nouveau plan urbain comprenant le centre commercial et le bâtiment D, Lacaton & Vassal rénovera et rhabillera le bâtiment C alors que la Nouvelle AOM (F. Azzi, Chartier-Dalix et Hardel Le Bihan) « reloquera » la tour. Nos vœux de réussite, évidemment, les accompagneront. Bienheureux sont ceux qui croient à la résurrection.