



HAL
open science

Entre Paris et New York : Dynamiques d'échange pour transformer la métropole, 1858-1926

Patrick Leitner

► **To cite this version:**

Patrick Leitner. Entre Paris et New York : Dynamiques d'échange pour transformer la métropole, 1858-1926. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris 8, 2009. Français. NNT : 2009PA083087 . tel-04436579

HAL Id: tel-04436579

<https://hal.science/tel-04436579>

Submitted on 3 Feb 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Patrick Leitner

thèse présentée et soutenue publiquement
pour obtenir le grade de Docteur en Architecture
de l'école doctorale «Ville & Environnement»
Université Paris VIII «Vincennes – Saint-Denis»

entre Paris et New York

dynamiques d'échange pour transformer la métropole
1858-1926

composition du jury

Jean-Louis Cohen, directeur de thèse (Professeur des universités, en dét. ; Professeur, New York University)

Jean Castex, pré-rapporteur (Professeur émérite, ÉNSA Versailles)

Mary Mc Leod (Professeur, Columbia University, New York)

Stanislaus von Moos, pré-rapporteur (Professeur, Accademia d'architettura, Mendrisio)

Christian Topalov (Directeur d'études, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris)

Paris, mars 2009

Patrick Leitner
thèse présentée et soutenue publiquement
pour obtenir le grade de Docteur en Architecture
de l'école doctorale «Ville & Environnement»
Université Paris VIII «Vincennes – Saint-Denis»

entre Paris et New York

dynamiques d'échange pour transformer la métropole
1858-1926

composition du jury

Jean-Louis Cohen, directeur de thèse (Professeur des universités, en dét. ; Professeur, New York University)

Jean Castex, pré-rapporteur (Professeur émérite, ÉNSA Versailles)

Mary Mc Leod (Professeur, Columbia University, New York)

Stanislaus von Moos, pré-rapporteur (Professeur, Accademia d'architettura, Mendrisio)

Christian Topalov (Directeur d'études, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris)

Paris, mars 2009

Université Paris VIII
École doctorale «Ville et Environnement»
Thèse de doctorat en architecture

auteur
Patrick Leitner

titre
Entre Paris et New York
Dynamiques d'échange pour transformer les métropoles
1858-1926

résumé

S'appuyant sur le principe d'une conscience de positionnement des villes, cette thèse montre comment deux métropoles mondiales, Paris et New York, construisent leur espace public physique l'une à travers l'autre dans la période englobant la fin du dix-neuvième et le début du vingtième siècle. La dynamique particulière de cette relation résulte du fait que, d'abord Paris, puis New York, est le modèle emblématique d'une modernité urbaine. En étudiant, des deux côtés, les connaissances réciproques, les expressions de désirs, de rejets et d'ambition par rapport à l'autre, puis les questions urbaines, cette thèse parvient à reconstruire une histoire compliquée et passionnelle. Pour cela, elle se sert de sources et représentations graphiques et textuelles, issues aussi bien du monde professionnel des architectes et des ingénieurs que de l'univers du grand public, des artistes et des différents observateurs de la ville.

L'histoire entre Paris et New York, grâce au retournement d'un modèle vers l'autre, permet également de comprendre les aspects culturels que chacune des deux métropoles attachent à la modernité de l'une et de l'autre. C'est une histoire où les désirs des uns et les résistances des autres font que l'exemplarité des modèles est loin d'être partagées par tous. D'apparence symétrique, cette relation est en réalité d'une asymétrie profonde.

mot-clefs

Paris -- New York -- métropole mondiale -- échange -- transfert -- espace public -- usage -- perception -- conception

english title

Between Paris and New York
Dynamics of exchange for the shaping of the Metropolis
1858-1926

english abstract

Based on the principle that cities are well aware of their own position, this thesis shows how two world cities, Paris and New York, built their physical public space by interacting one with the other. This takes place in the late 19th century and the early 20th century. The particular dynamics of this relationship is due to the fact that, first Paris, then New York, is the foremost model of urban modernity. By studying, on both sides, the reciprocal knowledge, the expressions of urban desires, rejections and ambitions as well as urban visions in regards to the other city, this thesis reconstructs a complicated and passionate history. To do this, it analyses texts and images from the professional sphere of architects and engineers as well as from the public sphere and the art world.

The history between Paris and New York, thanks to the reversal of one model toward the other, gives a new insight in the more generally cultural aspects that both world cities associate with the modernity of either one. It is a history where the desires and obstacles lead to a far more complexe relationship to modernity itself. Only superficially symmetrical, this relationship is, in fact, profoundly asymmetrical.

english keywords

Paris -- New York -- metropolis -- exchange -- transfer -- public space -- use -- perception -- conception

à mes parents

Remerciements

Mes remerciements vont d'abord à M. Jean-Louis Cohen, pour avoir accepté d'être le directeur de cette thèse et pour l'intérêt dont il a témoigné pendant toute la durée de son élaboration. Je remercie également tous les membres du jury, pour la disponibilité et l'effort dont ils font preuve avec leur participation, et notamment Mme Mary McLeod d'être venue de très loin, et MM. Jean Castex et Stanislaus von Moos pour la rédaction des pré-rapports de soutenance.

Pour mener mes recherches, j'ai profité de l'accueil et de la générosité des institutions suivantes : à New York, les bibliothèques Avery et Butler de Columbia University, et particulièrement Mme Janet Parks du Department of Drawings and Archives et Mme Claudia Funke du Rare Books Department de l'Avery Library ; le Municipal Reference and Research Center de la Ville de New York ; la Municipal Art Society ; la New York City Art Commission ; la New York Public Library ; le Museum of the City of New York ; le Planning Department of the City of New York. A Paris, la Bibliothèque nationale de France ; la Bibliothèque Forney ; le Fonds municipal d'art contemporain de la Ville de Paris, M. Sébastien Gonnet ; la Conservation des œuvres d'art religieux et civils de la Ville de Paris ; les Archives Nationales ; le musée du Petit Palais ; l'École des beaux-arts ; les Archives du XXe siècle de l'Institut français d'architecture ; le Cedias-Musée Social ; la Bibliothèque historique de la Ville de Paris ; la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris ; la Fondation Durand-Ruel, Mme Flavie Durand-Ruel ; la Fondation Le Corbusier, M. Michel Richard, son directeur, et M. Arnaud Dercelles, responsable du centre de documentation. A La Chaux-de-Fonds, la Bibliothèque de la Ville ; la Bibliothèque de l'école d'art. Je les en remercie toutes.

Pendant toute la durée de cette recherche, dont les origines remontent à 1997, j'ai eu la chance de travailler pour des employeurs compréhensifs qui ont tout fait pour que je puisse continuer ce travail personnel. D'abord à New York, Andrew Berman, architecte, qui a indirectement contribué à la naissance de ma problématique, puis à Paris, Christian Devillers, architecte, qui a fait preuve de générosité à beaucoup d'égards et qui a stimulé mes réflexions au cours de longs échanges sur l'espace public de Paris.

En 2002, mes recherches ont été facilitées par l'obtention d'un poste de maître-assistant à l'École nationale supérieure de Bordeaux. J'exprime ma gratitude à son directeur, M. Pierre Culand, ainsi qu'à Mme Martine de la Ville, Mme Marie-Elisabeth Dubourthoumieu, Mme Valérie Patron et MM. Michel Gallard et Assane Sow d'avoir soutenu mes démarches administratives pour l'obtention d'un semestre en disponibilité et pour un Congé pour études et recherche, ce dernier financé par la Direction de l'architecture et du patrimoine du Ministère de la Culture et de la Communication. Je remercie aussi Mme Jacqueline Falyse, responsable de la médiathèque de l'école, qui m'a longuement ouvert les portes du fonds ancien.

Certains amis, docteurs eux-mêmes, Elisabeth Essaian, Guy Lambert et Gilles Ragot, m'ont fait avancer grâce aux expériences et connaissances qu'ils ont bien voulu partager avec moi. Un grand merci à Marie-Jeanne Dumont, pour m'avoir sympathiquement reçu et pour m'avoir laissé consulter ses documents de recherche. Le contact avec l'univers de recherche de Pierre-Yves Saunier, responsable en 2003-2004 d'un séminaire à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, m'a permis de mieux construire ma propre position de recherche. Je le remercie pour cela.

Dans la toute première phase de rédaction, Anne Portnoi, grâce à une lecture critique des premiers chapitres, m'a beaucoup aidé à clarifier mes idées. Dans la dernière phase, Guy Lambert s'est proposé pour une lecture critique de l'introduction générale. Je leur en suis très reconnaissant.

D'autres amis et membres de famille m'ont facilité mes recherches et la rédaction grâce à leur hospitalité : Merry Conway et Fred Cosandey à New York, Andrew Berman et Silvia Spagnoli à New York, Philippe et Odile Gardaz à Lausanne, Gregor et Iris Leitner à Innsbruck.

Il n'aurait que difficilement possible de continuer ce long travail sans l'intérêt, l'écoute et les encouragements de mes précieux amis Christoph Denerier, Vittoria Matarrese et Harald Trapp, et de mes frères Gregor et Christoph. Je remercie aussi mes belles-sœurs, Iris et Ruth, et mes neveux Martin, Gabriel, Valentin, Leander et Oliver, pour avoir supporté la présence de ma thèse au sein même de fêtes de famille.

Ma plus grande gratitude va vers ceux qui m'accompagnent depuis toujours, mes parents. S'il m'est impossible d'énumérer ici en détail tout ce qu'ils ont fait pour que ce travail aboutisse, je veux quand même citer leur soutien exemplaire et leur générosité sans faille. Acceptant d'effectuer une lecture complète et attentive de l'ensemble de la thèse ainsi que de passer des semaines avec moi au téléphone dans le but d'améliorer mon texte, ma mère a fait preuve d'un effort plus qu'impressionnant et d'une patience sans bornes. Mille fois merci.

La personne la plus proche de moi, Sigrid de Jong, a dû supporter plus que toute autre les conséquences directes d'une telle entreprise de recherche. Sans jamais se plaindre de mes répétitions, hésitations et retournements, elle m'a toujours écouté, fait avancé par ses critiques et stimulé avec ses propres questionnements de recherche. Elle a également été une lectrice extrêmement attentive et m'a aidé dans nombreuses autres aspects de ce travail. Je la remercie pour tout cela et, encore plus, pour l'amour avec lequel elle m'entoure.

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE UNE RELATION ENTRE MÉTROPOLES MONDIALES	13
Au vingtième siècle : une relation passionnelle — Retour en arrière : quelle histoire entre Paris «moderne» et «New» New York ? — Culture de métropoles — Examen du champ des études existantes : quel échange ? — A la recherche de dynamiques d'échange — Quelle présence dans l'histoire urbaine des villes ? — Vers une histoire relationnelle de la ville — Un couple unique, un processus asymétrique — Une approche large — Une structure dynamique	
PREMIÈRE PARTIE PARIS ENVIÉ	43
Introduction	45
Chapitre I Paris, ville moderne type	53
I.1 Le <i>New York Times</i> face aux transformations de Paris (1858-1871)	53
Description et prise en exemplarité — Un plan scientifique pour Paris... et pour New York — Défense d'Haussmann — Wood, Tweed, Hall : des hommes politiques new-yorkais mis en relief à l'aide d'Haussmann	
I.2 Paris, modèle pratique (1870-1890)	63
La continuité dans l'aménagement de Paris — Une ville fait sa toilette — Paris comme salon et espace naturel — Paris, ville de "l'esprit public" et de la fierté locale — Bilan : Paris, ville rentable	
I.3 Paris via Londres dans le <i>New York Times</i>	75
Bilan anglais de l'haussmannisme dans le <i>New York Times</i> — Paris dans trois monographies anglaises présentées par le <i>New York Times</i> — La réaction du <i>New York Times</i> — La particularité de la perception anglaise de Paris — La situation londonienne	
I.4 Le rôle spécifique de Paris selon Albert Shaw (1890-1894)	87
Glasgow, Budapest et les villes allemandes — Londres, le contre-exemple par excellence — Paris, la "ville moderne type" — La réaction du <i>New York Times</i> face à l'article de Shaw sur Paris	
Chapitre II La «capitale de la civilisation occidentale»	95
II.1 La rue, une spécificité parisienne	95
La vie se déroule à l'extérieur — Accessibilité — Proximité — Fonctionnement — Soins esthétiques — Particularité de la rue parisienne	
II.2 La grande voie urbaine non monumentale : voie idéale & vie moderne	101
Composition — Voie type : formes et usages — Voie spécifique : dynamisme, spectacle et centre du monde — Dito selon Baedeker	
II.3 Composition et architecture : le Paris monumental	113
Compositions monumentales — Champs-Élysées, puis Arc de Triomphe — Vues pittoresques du monumental — Architecture accompagnante	
II.4 Paris à l'occasion des expositions universelles	123
1899 : L'œuvre d'art et de science — 1900 : superpositions avec Paris — L'exposition dans la revue Frank Leslie's Popular Monthly — Spectacle général et dynamisme	
II.5 L'attraction d'une ville entière	135
Affinité politique et (donc) urbaine — Paris artistique — Paris féminin — Capitale de la civilisation occidentale — Des Américains à Paris	
Chapitre III Paris imagé	147
III.1 Peintures de l'espace urbain parisien à New York	147
A New York ? — Peintures américaines de Paris — Chronologie d'après le <i>New York Times</i>	
III.2 La World's Fair de Chicago : Paris se présente aux Américains	159
Le pavillon de la Ville de Paris — Paris ville modèle pour les États-Unis — Dito à Saint-Louis	

III.3 Paris photographié : production artistique et diffusion massive Paris pictorialiste et Alfred Stieglitz — Paris pour les masses par Moses King	167
Conclusion	179
DEUXIÈME PARTIE NEW YORK TRANSFORMÉ	183
Introduction	185
Chapitre IV Monumentaliser New York	191
IV.1 S'instruire à l'École, apprendre de la capitale Une "soif pour l'instruction" à l'École des beaux-arts — Composition, urbanisme de campus, expositions universelles — En contact avec la ville haussmannienne — Utiliser Paris pour améliorer New York	191
IV.2 De retour en Amérique La World's Fair de Chicago — L'ambition dédoublée de New York — Transformer New York en Paris	205
IV.3 Un «nouveau» New York Un New York Classic Revival — Égaler Paris, Londres est dépassé — La voie trionphale de New York — Plus majestueux que les Champs-Élysées	213
Chapitre V Haussmanniser New York	225
V.1 De l'art public à l'aménagement urbain inspiré par Paris La New York City Art Commission et son agent de transfert M. R. Maltbie — Paris Beautiful, le City Beautiful de Charles M. Robinson	225
V.2 Le débat new-yorkais : de l'intervention ponctuelle au plan d'ensemble Un milieu central du débat : la Municipal Art Society — L'ingénieur Nelson P. Lewis	237
V.3 Paris dans <i>The Architectural Record</i> Paris by Jean Schopfer — E. R. Smith, un expert de Paris — L'immeuble haussmannien éclipse les «innovations» parisiennes— Conclusion du débat sur la ville	249
V.4 Trois projets pour améliorer New York «à l'haussmannienne» Le projet de J. Harder — Le projet de la Municipal Art Society — La New York City Improvement Commission — Discussion des projets — Le rapport au Plan de Chicago de 1909	263
Chapitre VI Changement de regard sur New York	297
VI.1 Apprendre à apprécier la ville laide L'incomparable Notre-Dame — En quête de peintres modernes — Fifth Avenue, une voie presque parisienne — Caractère unique de la ville	297
VI.2 Regard sur New York dans Scribner's Impressionnisme, laideur assumée, absence d'histoire et modernité — Images de W. J. Duncan	313
VI.3 Joseph Pennell, Henri Deville et le New York moyen-âgeux New York, « the most picturesque place in the world » ? — Henry Deville, un Charles Meryon pour New York — New York, le nouveau Paris de l'artiste new-yorkais	319
Conclusion	331
TROISIÈME PARTIE PARIS MENACÉ	341
Introduction	343
Chapitre VII Impressions de New York	347
VII.1 «Jamais artistique» : New York dans deux récits généraux illustrés Ville de croissance et de commerce — L'architecture sans art — Quatre raisons d'être positif — New York, l'opposé de Paris ?	347
VII.2 «Experts» parisiens en ville Délégués syndicaux — Hommes de lettres et journalistes — Artistes	361
VII.3 Greetings de New York Français anonymes, vecteurs d'un imaginaire très new-yorkais — Commentaires écrits	383

Chapitre VIII Nouvelles de New York : exploits techniques, paysages et frissons	397
VIII.1 Plus loin, plus vite, plus haut : New York dépasse Paris (1874-1900)	397
Revue illustrées françaises — L'accélération horizontale I : chemin de fer aérien — L'accélération horizontale II : le grand pont suspendu — Premier suivi d'un gratte-ciel : le Park Row Building, Paris battu	
VIII.2 New York spécialisé : l'inéluctable futur de Paris (1900-1913)	413
Verticalité et horizontalité — Superpositions et ségrégations de New York comme exemple pour Paris — La ville pas si future selon <i>L'Illustration</i>	
VIII.3 Catastrophes, risques & inquiétudes : la ville de tous les dangers	425
Gratte-ciel dangereux — Autres constructions — Danger pour la santé publique — Le risque esthétique... pour Paris	
VIII.4 La beauté effrayante d'un nouveau type de paysage (1903-1913)	433
Poésie de l'objet dangereux — Ouvriers et autre héros des airs — L'intérêt du paysage même — Pierre Loti et la «beauté tragique» de New York	
Chapitre IX Leçons de New York, leçons pour New York	443
IX.1 La vitesse vitale pour Paris (1880-1900)	443
Un métro aérien pour Paris, critiques & potentiel — Connaissance et conséquences de l' <i>elevated railroad</i> de New York	
IX.2 Une ville inspectée : l'horizontale et la verticale (1880-1905)	453
New York, ville du génie civil par excellence — Visites d'ingénieurs à NY — "L'idée féconde de superposition" — Le rôle dominant de New York dans les revues d'ingénierie et d'architecture françaises	
IX.3 New York à l'École des beaux-arts, les beaux-arts à New York (1892-1908)	463
La première haute maison française : une leçon pour l'Amérique — Le prix de reconnaissance des architectes américains et les objets new-yorkais — Du travail à New York — Paul Nelson, correspondant de <i>L'Architecture</i> à New York	
IX.4 Pour le pire et pour le meilleur (1908)	477
Une métropole "planifiée par un fou" — Un «professeur» des beaux-arts juge New York — Le rôle de New York dans la théorie de Rey — D'autres professionnels parisiens en quête d'enseignements	
Chapitre X L'impossible ultra-modernité de Paris	489
X.1 Gratte-ciel pour Paris : nécessaire ou inéluctable (1894-1897)	489
Le paysage urbain des grandes villes américaines à Paris : les débuts — Des hautes maisons pour le centre de Paris — Liberté de faire et liberté de tout faire : le débat esthétique	
X.2 Gratte-ciel pour Paris : imaginaire, réel ou future ? (1902-1913)	497
Le règlement de 1902 et après : Paris gratte-ciel tout de suite ou plus tard ? — L'hôtel à touristes, l'automobile et les idées d'Auguste Perret — Paris gratte-ciel : l'opposé de l'opposé (Lortsch)	
X.3 Eugène Hénard, anti-américain aux visions américaines (1903-1910)	511
Un anti-américain très convaincu — La ville accélérée et mécanisée — Espaces pittoresques et protection du passé vs. besoins modernes et progrès — Paris du passé, Villes de l'avenir, Paris de l'avenir	
X.4 Le rêve américain de Charles-Edouard Jeanneret (1907-1917)	529
Aux sources d'un imaginaire américain — L'Amérique et New York dans l'esprit et dans les idées de Jeanneret	
X.5 New York, incontournable référence pour Paris (1914-1926)	541
Les visions d'A. Perret — Le Corbusier : vers une référence new-yorkaise — Le Corbusier <i>versus</i> New York — L'américanisation de Paris aura-t-elle lieu ?	
Conclusion	567
CONCLUSION GÉNÉRALE DES MOUVEMENTS IMBRIQUÉS AUX EFFETS CERTAINS	571
Corpus de recherche	577
Bibliographie	601
Index des noms	609

Une relation entre métropoles mondiales

L'histoire des villes occidentales est indissociable de celle des relations qu'elles entretiennent entre elles. De nature commerciale, politique, sociale, technique ou culturelle, ces échanges sont, parmi bien d'autres aspects, rares ou nombreux, voulus ou subis, conflictuels ou harmonieux. Dans tous les cas, ils sont marqués par des rapports de force dont l'équilibre non seulement varie d'un champ à l'autre mais évolue dans le temps.

Les ambitions respectives des villes conduisent à un mécanisme tout aussi complexe que vital conduisant à ce que, simultanément, chaque ville soit observée, observe les autres et s'observe, ce qui lui permet de posséder une conscience de sa propre position et de mettre en place son ambition.

Ici, nous nous intéressons plus particulièrement à la spatialité des villes — le cadre construit et l'expression physique et symbolique, l'aménagement de leur espace ainsi que son usage et sa perception. Ces aspects sont particulièrement susceptibles de participer à cette dynamique relationnelle, car on touche là au fonctionnement et à la représentation, aussi bien vers l'intérieur que vers l'extérieur. Ceci conduit les villes, entre autres, à s'améliorer, à s'inspirer, à se mesurer, à rayonner, à dépasser.

C'est pour cela que, malgré le nombre quasiment infini de relations potentielles, le bal des observations extérieures et intérieures des villes se déroule de manière privilégiée au sein de catégories. Définies soit par des statuts administratifs précis (par exemple, les capitales nationales), soit de manière informelle, elles se forment, et évoluent, en fonction d'une similitude des villes concernant la taille, le nombre d'habitants, l'importance politique, l'épaisseur historique et la force commerciale, industrielle ou culturelle.

Cette thèse interroge les échanges entre Paris et New York, deux villes appartenant à ce que l'on nomme habituellement les «métropoles mondiales». Si l'appartenance à la même catégorie de villes suggère un potentiel de référent réciproque *per se*, l'hypothèse centrale de cette thèse veut qu'il s'agisse là d'un rapport privilégié, particulièrement riche et complexe.

Au vingtième siècle : une relation passionnelle

Si l'on regarde d'abord quelques moments assez connus du couple Paris-New York au vingtième siècle, Robert Moses (1888-1981), le puissant Park Commissioner de la ville de New York, vient à l'esprit. Il publie en 1942 dans *Architectural Forum* un article intitulé «What Happened to Haussmann». Il ne s'agit là qu'en partie de conter l'histoire et d'expliquer l'œuvre de Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), l'ancien préfet de Seine



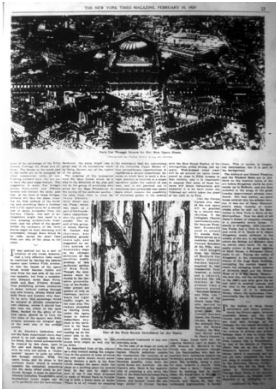
Robert Moses, Haussmann de New York

(*Architectural Forum*, 07/1942, pp. 58, 63, 66.)

que Moses admire tant¹. Par la mise en parallèle de plans et de photographies du Paris haussmannien et du New York principalement transformé par son initiative, l'objectif inavoué de Moses consiste également, sinon principalement, à suggérer aux lecteurs que sa propre place dans l'Histoire est à côté de celle du préfet. Si ces mises en parallèle apparaissent souvent incongrues par la différence de types et d'échelles des voies urbaines (avenues et boulevards d'un côté et parkways de l'autre), elles sont avant tout censées illustrer que l'envergure des travaux de modernisation engagés par Moses égalent sinon dépassent celle des travaux haussmanniens. Mais Moses utilise Haussmann à une autre fin encore. En énumérant un certain nombre de leçons à tirer de l'œuvre et des erreurs du préfet, dont le manque «d'éducation de l'opinion publique», les «méthodes financières malsaines» et la «négligence des couches moyennes et pauvres de la population», le Park Commissioner laisse entendre que lui, en revanche, est irréprochable.

Moses n'est pas le seul à New York à faire référence à Paris. Sous le titre «A Place de l'Opéra for New York City», le *New York Times* relate en 1929 le projet d'un vaste quartier d'affaires que John D. Rockefeller Jr. (1874-1960) compte édifier au centre de Manhattan. Le projet d'intégrer le nouvel Opéra de New York au centre de l'opération «donne de l'espoir à un rêve caressé», à savoir «l'ouverture dans le cœur de la ville d'un espace de composition architecturale permanente et appropriée pour une sorte de centre-ville vitrine»². Sur la deuxième page du texte, dominée par une grande vue aérienne oblique prise dans l'axe de l'avenue de l'Opéra à Paris, l'article note «qu'une très belle perspective pourrait être obtenue en ouvrant cet espace central sur Fifth Avenue, pour que la façade de l'Opéra devienne visible [...], non seulement depuis le trottoir de l'avenue, mais aussi à une distance considérable depuis 49th et 50th Street»³. En plus de l'espace central, de la mise en scène et de la vue à distance, la place de l'Opéra de Paris sert également de référence pour l'animation et l'activité des rez-de-chaussée d'immeubles bordant la future place new-yorkaise. L'article note «qu'il existe ici l'opportunité d'obtenir un site comme celui de l'Opéra de Paris», où «des magasins de luxe se trouveront tout autour d'un

1. Moses, Robert, «What Happened to Haussmann», *The Architectural Forum*, juillet 1942, pp. 57-66.
 2. Brock, H. I., «A Place de l'Opéra for New York City», *The New York Times, Magazine section*, 10 février 1929, p. 12.
 3. *Ibid.*, p. 13.



Le vieux Paris et le Paris moderne

(*NYT Magazine*, 10/02/1929, p. 13.)

opéra situé si proche de la Fifth Avenue» et où «quelques-unes de ces terrasses abriteront des restaurants et quelque chose pour prendre la place du Café de la Paix»⁴. Si l'Opéra n'est finalement pas inclus dans cet aménagement, bientôt nommé Rockefeller Center, l'endroit qui correspond à celui du Café de la Paix à Paris est occupé, non pas par un café, mais du moins par un bâtiment nommé la Maison Française.

Pendant que certains New-Yorkais souhaitent ainsi enfin pouvoir satisfaire un désir d'urbanité monumentale et mondaine parisienne, un désir américain semble avoir envahi Paris. C'est en tout cas vrai pour Le Corbusier (1887-1965) qui exprime en 1925 avec son Plan «Voisin» de Paris un désir d'américanisation du cœur de la capitale française. Là aussi, on parle de rêve : un journal parisien titre «Si Paris s'américanisait...? Le rêve de l'«Esprit-Nouveau» aux Arts décoratifs». En publiant l'année suivante cette coupure de journal dans son livre *L'Almanach d'architecture moderne*, l'architecte indique que cette interprétation lui convient bien⁵. Le rapport de Le Corbusier avec New York n'est cependant pas simple ; sur la page précédente de *L'Almanach*, il publie, comme référence, une photographie du Woolworth Building à New York et, comme exemple repoussoir, une vue de la pointe de l'île de Manhattan⁶. La première visite de Le Corbusier à New York, en 1935, confirme qu'il regarde cette ville comme une «divagation romantique», à effacer littéralement et à reconstruire selon les idées qu'il vient d'exprimer dans son projet théorique de la Ville Radieuse⁷. Paradoxalement, l'urbaniste Gaston Bardet (1907-1989), dans un texte de 1936, accuse justement Le Corbusier de recréer dans ce projet de la Ville Radieuse une situation new-yorkaise. Concernant l'ensoleillement de la «cellule biologique» de ce projet, Bardet note qu'il «s'apparente plus à l'éclairage de second jour des alcove-room des sky-scrapers new-yorkais»⁸.

Selon le *New York Times*, même le Rockefeller Center ne convient pas à Le Corbusier qui, parmi les autres

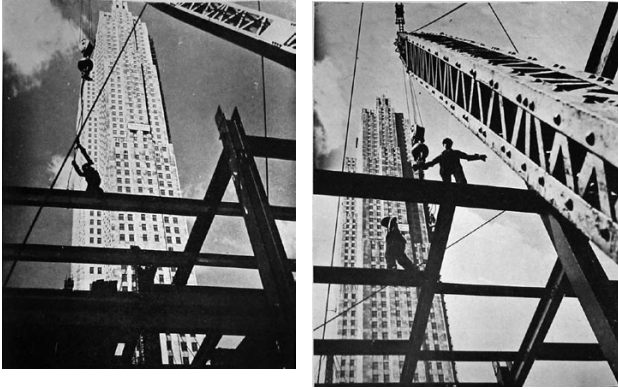
4. *Ibid.*, p. 13. Le Café de la Paix est, aujourd'hui encore, situé à l'angle formé par le trottoir nord du boulevard des Capucines et le trottoir ouest de la place de l'Opéra à Paris.

5. Le Corbusier, *L'Almanach d'architecture moderne*, Paris, G. Crès, s.d. [1926], p. 188.

6. *Ibid.*, p. 186.

7. Le Corbusier, «What is America's Problem?», *American Architect*, mars 1936, pp. 16-22.

8. Ce texte, intitulé «La ville dite radieuse», est publié une dizaine d'années plus tard dans Bardet, Gaston, *Pierre sur Pierre, construction du nouvel urbanisme*, Paris, L.C.B/Vincent, Fréal et Cie, s.d. [c1946], p. 180.



Le gratte-ciel à travers le prisme français de Gréber

(*Urbanisme*, 04/1933, pp. 121, 124.)

leçons qu'il donne aux New-Yorkais, trouve le gratte-ciel central «trop étroit» et «trop petit», cette dernière critique s'appliquant d'ailleurs à tous les autres gratte-ciel de cette ville⁹. En revanche, l'architecte-urbaniste Jacques Gréber (1882-1962) est emballé. Dans la revue *Urbanisme*, où il publie un article intitulé «New-York 1933», il remarque la «silhouette grandiose du Rockefeller Center»¹⁰. Ce sont cependant les grandes photographies qui dévoilent ce qui suscite l'intérêt principal de Gréber. Sur ces quatre vues au total, deux, quasiment identiques, montrent le gratte-ciel central à travers l'ossature métallique de la Maison Française en chantier. Pour Gréber, regardant littéralement New York à travers le prisme de la France, c'est donc comme si le sous-titre de son livre *L'Architecture aux États-Unis* de 1920 — «Preuve de la force d'expansion du génie français, Heureuse association de qualités admirablement complémentaires» — avait trouvé ici son expression la plus aboutie¹¹. Alors que Gréber critique la trop grande proximité des hautes masses bâties ailleurs dans New York, l'artiste Fernand Léger (1881-1955), lui, célèbre New York comme le «plus beau spectacle «in the world» »¹². Dans l'article qu'il publie en 1931 dans *Cahiers d'art*, Léger remarque que New York est «une beauté naturelle, comme les éléments de la nature, comme les arbres, les montagnes, les fleurs». Il note aussi que «vouloir tirer parti artistiquement d'un pareil sujet est une folie», préconisant qu'il fallait, en tant qu'artiste, «admirer modestement et c'est tout». Léger voit dans New York, avec Moscou, «les deux pôles de l'activité moderne», les endroits où «la vie actuelle est concentrée». Il note aussi : «Paris en observateur !».

C'est dans les années 1960 que Paris «l'observateur» devient acteur. La modernisation de la capitale et de sa région, conduite par Paul Delouvrier (1914-1995), délégué général au District de la région de Paris, au moyen de multiples projets d'infrastructure, d'équipements et de quartiers, a «comme but unique», comme le note *Paris Match* en 1967, «la transformation du Paris encombré, vétuste et anarchique de 1967 en une capitale du

9. Brock, H. I., «Le Corbusier Scans Gotham's Towers», *New York Times, Magazine section*, 3 novembre 1935, pp. 10, 23. Notons que Brock avait également rédigé l'article sur la «Place de l'Opéra pour New York».

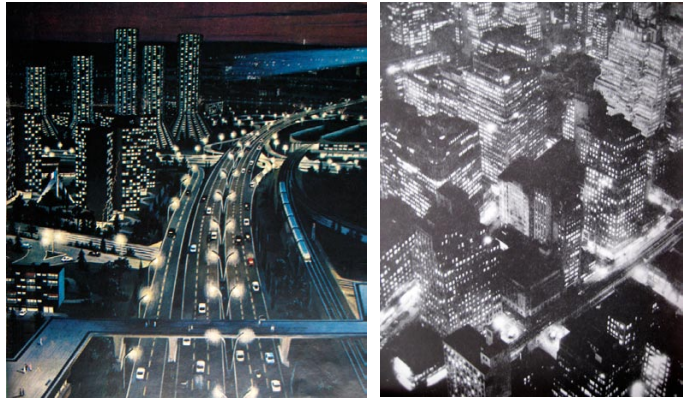
10. Gréber, Jacques, «New-York 1933», *Urbanisme*, no. 13, avril 1933, p. 121.

11. Gréber, Jacques, *L'Architecture aux États-Unis, preuve de la force d'expansion du génie français*, 2 tomes, Paris, Payot, 1920.

12. Léger, [Fernand], «New-York vu par F. Léger», *Cahiers d'Art*, double no. 9-10, 1931, pp. 437-439.

Paris réellement moderne.
New York poétique mais
archaïque.

(*Paris Match*, 01/07/1967, p. 51 ;
Lopez, *L'avenir des villes*, 1964, p.
73.)



XXIe siècle»¹³. Si le dossier spécial de *Paris Match* se garde de citer une seule référence, le langage associé aux projets présentés est révélateur : il est question de «métro express», «d'aérotrains», de «buildings de bureaux à La Défense, à Bercy, au carrefour Pleyel à Saint-Denis», du «gratte-ciel de l'Education nationale», des «buildings de Ménilmontant», des «gratte-ciel du nord de Paris», etc¹⁴. Quant au projet Maine-Montparnasse, *L'Aurore* titre : «Une œuvre énorme avec un gratte-ciel de 56 étages et 183 mètres de hauteur»¹⁵. Avec ce gratte-ciel, au nombre d'étages égal à celui du Woolworth Building (1912) de New York, cette opération a comme but, comme l'indique *L'architecture d'aujourd'hui*, de satisfaire les besoins de surfaces de bureaux et de réseaux de transport liés à une ville d'affaires¹⁶.

Tout en se référant à des notions originaires de la ville américaine et notamment de New York, il s'agit de toute évidence d'en formuler une interprétation nouvelle. L'architecte Raymond Lopez (1904-1966), un des protagonistes des opérations de Maine-Montparnasse et du Front de Seine, écrit dans *L'avenir des villes* que New York, «c'est la première grande ville des temps modernes et comme le symbole du siècle», ce qui fait qu'elle exerce «un effet d'attraction sur les urbanistes dans le monde entier». Il ajoute cependant qu'il ne faut pas, «quand les conditions sont différentes, s'obliger à imiter cet exemple»¹⁷. Or, cela ne l'empêche pas, dans un article de 1958, de louer New York comme la seule capitale du monde entier où «les vitesses des véhicules sont toutes identiques et organisées», évitant ainsi un «débit irrégulier» dont souffre Paris «où aucun système orthogonal n'existe dans [les] voies» et où la diversité des véhicules est trop grande¹⁸. «Pour remédier aux difficultés créées par les traversées de piétons», l'architecte préconise, référence new-yorkaise sous forme de photo de maquette à l'appui, l'installation de passerelles pour piétons au-dessus de voies urbaines.

La prise en référence de l'Amérique par Paris semble si répandue qu'un architecte américain, s'exprimant

13. Heimer, Marc, et al., «Paris dans 20 ans», *Paris Match*, dossier spécial Univers Match, 1er juillet 1967, p. 42.

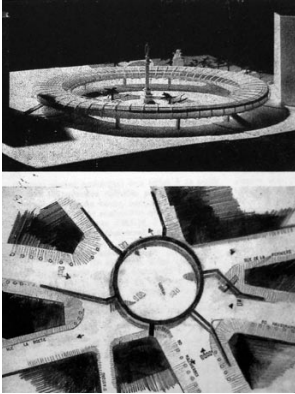
14. *Ibid.*, pp. 41-56, et 8 juillet 1967, pp. 39-46 et 63-70.

15. Gruart, Léon, ««Maine-Montparnasse» une œuvre énorme avec un gratte-ciel de 56 étages et 183 mètres de hauteur», *L'Aurore*, 21 mars 1959, p. 10b.

16. «Paris «Opération» Maine Montparnasse», *L'architecture d'aujourd'hui*, no. 97, septembre 1961, p. 34.

17. *L'avenir des villes*, avant-propos de Raymond Lopez, Paris, Robert Laffont, 1964, p. 73. A défaut d'autres informations sur l'éventuel ou les éventuels auteur(s) des textes de cet ouvrage, nous considérons que Lopez, auteur de l'avant-propos, en est également l'auteur.

18. Lopez, Raymond, «Passerelles pour piétons au-dessus des voies urbaines de grande communication», *L'architecture d'aujourd'hui*, no. 77, [juin ?] 1958, pp. 32-35.



La référence de New York pour Paris. Le contre-exemple de New York.

(*L'architecture d'aujourd'hui*, [06?]/1958, p. 32 ; Gutton, *L'architecture...*, p. 346)



quatre ans plus tard dans *L'architecture d'aujourd'hui*, croit nécessaire de mettre en garde le public français contre les dangers d'une trop grande imitation de son pays en matière urbanistique¹⁹.

La perception de la circulation new-yorkaise par d'autres urbanistes français diffère grandement de celle de Lopez. André Gutton, premier professeur d'urbanisme de l'École des beaux-arts de Paris, publie dans ses *Conversations sur l'architecture* de 1962 une photographie d'une rue de New York, bouchée de camions, et note : «Plus ce spectacle mais une ville organisée»²⁰. Or, Gutton parle également de New York pour défendre les constructions hautes dans des zones urbaines protégées. Ce n'est pas parce que «les premiers gratte-ciel de New York furent affaire de publicité avant d'être recherche d'esthétique que toute verticale doit être interdite dans ces zones», dit-il. «Au contraire», continue-t-il, «un «plafond» de la ville, malgré les mouvements du sol, serait trop rigide si tel ou tel édifice d'art ou même d'industrie n'était pas autorisé à mettre sa verticale au milieu de la ville, mettant en valeur l'horizontale de cette même ville»²¹. Quant à Jacques Gréber, sa critique de New York des années 1930 évolue dans l'après-guerre vers une sorte de haine ou, du moins, vers une incompréhension totale. Arrivant en 1953 à New York, il fait part aux journalistes de tout son dégoût face aux bouchons de circulation et aux conditions d'habitation, empruntant des mots d'une brutalité inouïe que le journal résume dans le titre de l'article : «La ville est un 'monstre' pour l'architecte parisien ; il propose la bombe atomique pour effacer les défauts»²². Du côté français, l'idée de démolition de Manhattan, déjà avancée pour des raisons d'ambition personnelle par Le Corbusier, jouit d'une certaine permanence. Dans son article déjà cité sur New York, Léger note que les «architectures» de New York sont des «cibles admirables» et qu'il «n'est pas possible que le maréchal Pétain n'ait eu, une seconde, une demi seconde, la tentation» de «démolir New York»²³.

19. Lowry, W. B., «L'avenir de Paris. Inquiétudes de Walter Blackstrom Lowry», *L'architecture d'aujourd'hui*, 1962, p. 38.

20. Gutton, André, *L'architecture et l'aménagement de l'espace, tome VI des Conversations sur l'architecture. Cours de théorie de l'architecture professé à l'école nationale supérieure des beaux-arts*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1962, p. 346.

21. *Ibid.*, p. 266.

22. «City is 'Monster' to Paris Architect ; A-Bomb Proposed to Erase Flaws», *The New York Times*, 14 octobre 1953, p. 31.

23. Léger, «New-York...», *op. cit.*, p. 439.



Retour en arrière :

quelle histoire entre Paris «moderne» et «New» New York ?

Ces quelques exemples, auxquels on pourrait sans trop de difficulté en ajouter d'autres et également des plus récents, témoignent d'une relation inter-urbaine constituée de commentaires, d'utilisations et de présences réciproques. Paris est une référence incontournable pour New York, tandis que la métropole américaine suscite des réactions contradictoires et émotionnelles chez les Parisiens.

La grande variété de types d'évocations sur chacune des métropoles est frappante. Non seulement on invoque et compare, admire et s'inspire, critique et rejette ; non seulement on se mesure, récupère et transfère ; et non seulement on demande des réactions, invite au commentaire, tire ou donne des leçons ; on fait également preuve d'une relation passionnelle, exprimée par le désir de l'autre et par des regrets quant à son évolution puis, à l'inverse, par le désir de vaincre par destruction ce que l'on ne peut ni comprendre ni changer. Comme l'illustre l'exemple de la démolition de New York, suggérée ou souhaitée par des Parisiens à trois reprises, cette relation inter-métropolitaine n'est ni équilibrée ni symétrique. Elle est d'une complexité certaine, l'importance de chacun des types d'évocations variant en fonction du lieu, du support, de l'époque, de l'émetteur et de l'usage que celui-ci souhaite en faire.

L'objet même des commentaires et utilisations, c'est-à-dire les aspects et éléments urbains, ne varient que peu. Dans nos exemples, Paris est «présent» à New York avec des aménagements monumentaux, de voirie urbaine et plus généralement avec l'envergure des travaux, tandis que les éléments new-yorkais suscitant des réactions de la part des Parisiens sont principalement liés à la verticalité des constructions, à la vitesse des mouvements et aux grandes infrastructures.

Il faut noter que, dans les deux cas, les aspects mentionnés ont leur origine réelle ou typologique dans des périodes de vastes transformations urbaines. Celles-ci ont lieu pendant des périodes globalement décalées mais se superposant de façon importante : à Paris, pendant le Second Empire (1852-1870) puis la Belle

Époque (jusqu'en 1914) ; à New York, pendant le Gilded Age (1865-1893 environ) puis la Progressive Era (1896-1920 environ). Pour désigner ces villes grandement modernisées, les contemporains forgent les termes de Paris «moderne» et de «New» New York²⁴.

Le questionnement initial de cette thèse en découle : si, tout au long du vingtième siècle, la relation entre Paris et New York est nourrie par des éléments et innovations urbains issus de leur grandes périodes de transformations situées principalement au siècle précédent et au tournant du siècle, dans quelle mesure leur relation et leurs échanges débutent-ils aussi à cette époque ? Quelle présence y a-t-il de l'une dans l'autre, spatialement, mentalement ou par le biais d'acteurs de la ville ? Quelle conscience, connaissance, réception voire utilisation réciproque existent-ils entre ces deux métropoles ?

Concernant les conditions d'échange même, c'est-à-dire les voies de communication, elles s'améliorent sans cesse à cette époque. Ceci ressort clairement des textes de l'époque. Dans son article «New-York et la société américaine» publié en 1874 dans la *Revue des deux mondes*, Louis Simonin (1830-1886) note :

«L'Océan est devenu comme un grand fleuve entre l'Amérique et l'Europe, et ce fleuve est sans cesse sillonné par la vapeur. Il part de New-York, il y arrive tous les jours jusqu'à six et huit steamers européens. Le Havre, Liverpool, les ports allemands, ne sont plus qu'à neuf jours de l'Amérique.»²⁵

Pour transmettre de l'information, la traversée physique de l'Atlantique n'est cependant plus nécessaire depuis quelques années. En 1858, quand le premier câble transatlantique est posé — sans cependant dépasser quelques jours de fonctionnement — l'hebdomadaire français *L'Illustration* s'exalte :

«Il n'y a plus de mer ; l'Amérique est présente en Europe.»²⁶

En août 1866, au moment de la réussite permanente du câble sous-marin télégraphique, le *Journal des débats* note :

«New York n'est plus à présent qu'à quelques heures de Paris ; pas plus tard que la semaine dernière, il en était à dix jours.»²⁷

Pour Stefan Zweig (1891-1942), cette révolution dans la communication transatlantique fait partie des «heures de gloire» (*Sternstunden*) de l'humanité²⁸. Dès lors, les envois de «dépêches de New York» par les agences

24. Pour Paris, cf. par exemple le chapitre «Paris moderne» dans Clarétie, Léo, *Paris depuis ses origines jusqu'en l'an 3000*, Paris, Charavay, s.d. [1886]. Il est vrai que les contemporains utilisent également l'expression «le nouveau Paris» ou «new Paris». Pour New York, cf. par exemple Van Dyke, John C., *The New New York*, New York, The Macmillan Company, 1909.

25. Simonin, L., «New-York et la société américaine», *Revue des deux mondes*, 1.12.1874, p. 675. Louis Simonin, ingénieur des mines français, séjourne à partir de 1859 aux USA. A partir de 1860, il publie des articles sur les Etats-Unis, entre autres dans *Le Tour du monde* et dans la *Revue des deux Mondes*.

26. Charruel, Auguste, «Jubilé américain - A l'occasion de l'heureux achèvement du télégraphe atlantique», *L'Illustration*, 2 octobre 1858, pp. 223-224.

27. «France. Paris. 1er août», *Journal des débats politiques et littéraires*, 2 août 1866, p. 1.

28. Zweig raconte les différents épisodes de l'entreprise de pose de câble transatlantique dans «Das erste Wort über den Ozean», chapitre inclus à partir de l'édition de 1943 dans son livre *Sternstunden der Menschheit* dont l'édition originale date de 1927.

Dated BUCKENBACH, APRIL 21, 1879.
 PETER A. H. VOORHIS, President.
 GEORGE J. ACKERMAN, Secretary and Treasurer.

CREDIT LYONNAIS.

CAPITAL, 75,000,000 FRANCS.

LYONS,	LONDON,	ST. PETERSBURG,
PARIS,	VIENNA,	CONSTANTINOPLE,
MARSEILLES,	MADRID,	ALEXANDRIA,
NICE,	ALGIERS,	GENEVA, &c.

Buy and sell Exchange and Cable Transfers. Issue commercial and travelers' credits, available in any part of the world, through their agencies and correspondents.

New-York Agency:
 Equitable Building, No. 120 Broadway, and 78 Cedar-st.

MISGRAVE & CO

(NYT, 09/05/1879, p. 6.)

de presse, dont la française Havas, la plus ancienne, ne cessent d'augmenter²⁹. Dans un autre registre, la présence à New York, entre autres, du Crédit Lyonnais qui fait de la publicité depuis au moins 1879 dans le *New York Times*, montre que l'Europe ou plutôt la France est également présente en Amérique³⁰. Elle indique également que des intérêts spécifiques, en tout cas économiques, existent entre Paris et New York, les capitales financières, économiques et industrielles des deux pays, d'autant plus que les assurances-vie new-yorkaises sont présentes en Europe. A en croire un dessin issu du livre de Léo Clarétie (1862-1924) sur l'histoire et l'avenir de Paris publié en 1886, le voyage entre Paris et New York est censé devenir la liaison principale de l'avenir. Son prix modeste et les conditions de voyage indiquent d'ailleurs qu'il est devenu aussi évident, facile et fréquent qu'un voyage en autobus à travers Paris³¹.

Au niveau culturel, la spécificité de la relation entre Paris et la métropole américaine réside dans le fait que c'est New York plutôt que Washington D.C., Boston ou Chicago, qui est considéré comme le phare national. Simonin exprime cela dans l'article déjà cité sur «New York et la société américaine» :

«Toute la société américaine prend modèle sur celle de New-York. La ville impériale règle les coutumes, les modes de l'Amérique, comme Paris règle celles de la France et quelque peu celles du monde entier.»³²

Le commentaire suivant, publié en 1867 et issu de la notice «Capitale» du dictionnaire Larousse, confirme que l'idée d'une domination de la culture mondiale par Paris est une idée répandue en France. Ce discours de la domination inclut automatiquement celui de la compétition et du dénigrement, dans ce cas de Londres au profit de Paris :

«Incontestablement, c'est Paris aujourd'hui qui peut être regardé comme la *capitale* du monde. Londres n'est qu'une grande *ville*, une agglomération énorme, le centre d'un peuple puissant : Paris est, à son tour, la ville, le foyer commun de la vie moderne ; on a pas assez dit quand on l'a nommée *le cœur et le cerveau de la France* : c'est le cerveau de l'univers, c'est le cœur de l'humanité.»³³

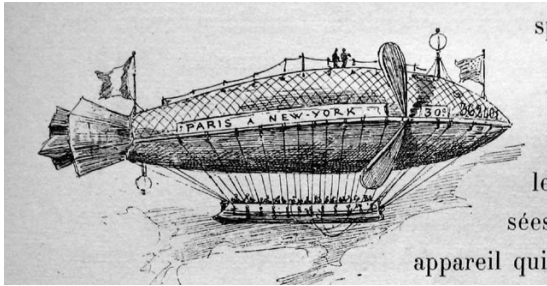
29. Pour l'histoire de cette agence, cf. Frédéric, Pierre, *De l'Agence d'Information Havas à l'Agence France-Presse*, préface d'André Siegfried, Paris, Flammarion, 1959.

30. La publicité du Crédit Lyonnais indique : «Buy and sell Exchange and Cable Transfers. Issue commercial and travelers' credits, available in any part of the world, through their agencies and correspondents. New-York Agency : Equitable Building, No. 120 Broadway, and 78 Cedar-st.» ; cf. par exemple l'édition du 9 mai 1879 du *New York Times* (p. 6).

31. Clarétie, *Paris depuis...*, *op. cit.*, p. 339.

32. Simonin, «New-York...», *op. cit.*, p. 688.

33. Cf. la notice «Capitale» dans Larousse, Pierre, *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle*, tome III (C-Chem), Paris, Administration du grand dictionnaire universel, 1867, pp. 319-320.



s) Le voyage de l'avenir

(Clarétie, *Paris depuis ses origines...*, p. 339.)

le

sées

appareil qui

En tant que première ville et capitale économique et culturelle d'un grand pays, New York s'invite dans cette compétition. La supériorité numérique/en nombre d'habitants de Londres et la supériorité auto-déclarée de la culture, voire de la civilisation parisienne ne manque pas de susciter l'ambition de la métropole américaine. Celle-ci possède la conscience de son retard mais elle est également sûre de sa future domination. En 1869, donc au moment de la publication de la notice par Larousse, le *New York Times* exprime la conviction que New York «atteindra sa destinée impériale comme ville centrale du monde»³⁴. L'article «Will New York be the final world metropolis ?», paraissant en 1883 dans la revue mensuelle américaine *The Century*, répond à son titre très clairement par la positive. Il n'y a pas de doute que New York dépassera Londres et Paris dans leur domaine de prédominance respective :

«Il n'est pas irréfléchi de prédire que, bien avant qu'un autre siècle s'écoule, la population [de New York] dépassera celle de Londres, et qu'il sera le centre sans rival de la finance et du commerce, du luxe et de la mode, de l'art et de la littérature — le cœur et le cerveau, en un mot — du monde civilisé.»³⁵

Culture de métropoles

On peut alors se demander si ces questions de supériorité, d'ambition et plus généralement de compétition et tension culturelle entre les actuels et les futurs «cœurs et cerveaux» (autodéclarés) du monde concernent également la ville, ses espaces, son expression physique, son fonctionnement et ses usages. Dans quelle mesure leurs logiques, connaissances et images participent-elles aux flux physiques et virtuels de plus en plus accélérés d'informations ?

Ces interrogations nous paraissent d'autant plus pertinentes que, depuis le début du Second Empire, Paris est le théâtre d'une modernisation sans précédent, conduite jusqu'en 1870 par Georges-Eugène Haussmann, préfet de Seine, et continuée sous la Troisième République. Nous avons vu en ouverture que les travaux parisiens, ainsi qu'Haussmann lui-même, sont connus et pris en exemple par New York au vingtième siècle. Compte tenu des possibilités de communication, il paraît difficile à concevoir que les New-Yorkais ne soient

34. «New-York Architecture», *The New York Times*, 2 août 1869, p. 1.

35. Conant, William C., «Will New York be the Final World Metropolis ?», *Century Magazine*, septembre 1883, p. 696.

pas au courant des transformations de Paris dès leur début. S'y intéressent-ils pour autant et à partir de quel moment ? Si oui, comment les perçoivent-ils ? S'y réfèrent-ils pour New York ? La modernisation parisienne est-elle enviée ou rejetée, prise comme modèle, décrite ou décriée comme inadéquate ?

Dans le sens inverse, appeler l'haussmannisation de Paris une «américanisation» témoigne d'une aversion culturelle profonde. En 1870, par exemple, les frères Goncourt (Edmond, 1822-1896 ; Jules, 1830-1870), en interrogeant Victor Hugo (1802-1885) de retour de Guernsey et de Bruxelles sur ses impressions de Paris, expriment la crainte d'une américanisation de Paris :

«Comme je demande [à V. Hugo] s'il se retrouve à Paris, il me dit à peu près : « Oui, j'aime le Paris actuel. [...] Ne croyez pas cependant que je condamne tout ce qui a été fait à Paris : il y a eu une belle restauration de Notre-Dame et de la Sainte-Chapelle, il y a incontestablement de belles maisons. » Comme je lui dis que le Parisien du passé s'y trouve dépaysé, que c'est un Paris américanisé : « Oui, c'est vrai, un Paris anglaisé, mais qui a, Dieu merci ! pour ne pas lui ressembler, deux choses : la beauté comparative de son climat et l'absence de charbon de terre... Pour moi, quant à mon goût personnel, j'aime mieux mes vieilles rues... »³⁶

S'il est vrai que Louis-Napoléon (1800-1873), le futur empereur du Second Empire, connaît personnellement New York — exilé, il y séjourne en 1837 pendant dix semaines³⁷ —, son impression de la ville et plus généralement de la culture américaine est dépourvue d'une quelconque sympathie :

«Notre nature est composée d'un être moral et d'un être matériel. Ici il n'y a que le second de connu ; gagner de l'argent, voilà le seul mobile. Aller vite et perdre le moins de temps possible, voilà où ils excellent.»³⁸

Dans une autre lettre, il note :

«Pour qu'un Européen se plaise dans ce pays-ci, il faut qu'il fasse fortune [...]. [Il] se sent choqué, froissé, vexé, mortifié, dépaysé, matérialisé, pétrifié, stalactisé, aurifié, argentifié, canalisé, vaporisé, et cela dix fois par jour !»³⁹

Au milieu du dix-neuvième siècle, la soi-disante «américanisation» de Paris exprimée par certains intellectuels témoigne plus de leur imaginaire américain — jeunesse et absence de culture — que d'un véritable transfert de modèle. D'autres, en revanche, à l'instar de Jules Verne (1828-1905), grand amateur des États-Unis, pensent que «l'Amérique représente l'avenir»⁴⁰.

Comment ces deux forces antinomiques réagissent-elles aux transformations de New York emblématiques, c'est-à-dire celles du «New» New York : accélération des transports, émergence des gratte-ciel ?

«L'américanisation» de Paris de 1925, annoncée dans un journal, comme nous l'avons vu précédemment à propos du Plan Voisin de Paris, indique que des évolutions importantes des regards se font sentir. A partir de

36. Goncourt, Edmond et Jules de, *Journal, mémoires de la vie littéraire*, tome II (1864-1878), 7 novembre 1870, p. 664.

37. Plus exactement du 4 avril au 12 juin 1837. Cf. Girard, Louis, *Napoléon III*, Paris, Fayard, 1986, pp. 39-40.

38. Lettre de Louis-Napoléon à la reine Hortense, envoyée le 24 avril 1837 de New York. Citée dans Dansette, Adrien, *Louis-Napoléon, à la conquête du pouvoir*, Paris, Hachette, 1961, p. 131.

39. Dansette, *Louis-Napoléon...*, *op. cit.*, p. 131.

40. Verne, Jules, «Au XXIXe siècle ou La Journée d'un journaliste américain en 2889», *The Forum*, 1889.

quand et comment les villes américaines et plus particulièrement New York sont-elles présentes dans les esprits français ? A quel moment le regard change-t-il ? Quels conflits apparaissent-ils alors avec la propre modernité de Paris ?

Examen du champ des études existantes : quel échange ?

En analysant le champ des études existantes sur l'histoire urbaine, on s'aperçoit que nos questionnements n'y trouvent que de très rares indices de réponses. Dans les études historiques les plus répandues dites «générales», notamment l'*Histoire de l'urbanisme – époque contemporaine* (1952) de Pierre Lavedan, *The Modern City: Planning in the 19th Century* (1969) de Françoise Choay, l'*Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme* (1971) de Michel Ragon ou l'*Histoire de la ville* (1975) de Leonardo Benevolo, l'admiration universelle de Paris, «ville modèle», et l'importance de la diffusion européenne et mondiale de l'œuvre d'Hausmann est soulignée⁴¹. Or, Benevolo, par exemple, note que le «modèle européen peut également être appliqué, vers la fin du dix-neuvième siècle, aux villes américaines («taille de l'échiquier par un réseau de grandes voies», «insertion de parcs publics» et «aménagement des centres urbains en de grandes compositions architecturales unitaires») mais il ne cite concrètement, pour l'époque autour de 1900, que le «Plan de Chicago» de 1909 que Choay et Lavedan citent ou illustrent également.

A l'inverse, Lewis Mumford, dans *The City in History* (1961), ne parle pas du Paris haussmannien comme modèle mondial mais utilise «l'amputation», pendant le Second Empire, du quartier Latin par le boulevard Saint-Michel, pour dire que ces «mêmes formes de coupures autoritaires, nous les retrouvons encore au XXe siècle : tel le prolongement [vers 1918] de la Septième Avenue s'enfonçant au cœur du seul quartier de New York ayant conservé son originalité historique»⁴². Mumford parle aussi de l'introduction, vers les années 1870 à New York, d'immeubles d'habitation collectifs pour «familles bourgeoises», «présentés comme le dernier cri du modernisme, l'appartement parisien»⁴³. Il a beau rapprocher ces éléments parisiens et new-yorkais, la réalité d'un transfert d'une ville à l'autre ne fait pas partie de ses interrogations. C'est vrai aussi concernant les aspects de New York comme référence éventuelle. De manière très générale, il note que «la construction des aqueducs et des réservoirs de Croton, inaugurés en 1842, est l'exemple que toutes les agglomérations importantes allaient suivre»⁴⁴ et, aussi, que «l'erreur radicale de la promotion du gratte-ciel, voie dans laquelle les grandes

41. Lavedan, Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine*, Paris, Laurens, 1952, pp. 242, 295 ; Choay, Françoise, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, Braziller, 1969, pp. 19-22 ; Ragon, Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme*, volume 1, Paris, Casterman, 1971, pp. 129-131 ; Benevolo, Leonardo, *Histoire de la ville*, Marseille, Parenthèses, 1983 (éd. orig. : 1975).

42. Mumford, Lewis, *La Cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 1964, p. 491 (éd. orig. : *City in History*, 1961).

43. *Ibid.*, p. 545.

44. *Ibid.*, p. 569.

cités du Nouveau Monde se sont engagées les premières au dix-neuvième siècle, est depuis lors devenue commune»⁴⁵.

Tout comme Choay et Benevolo, Lavedan n'évoque pas d'exemplarité internationale de New York.

Néanmoins, il lui consacre huit planches hors texte — autant qu'à Paris et deux fois plus qu'à Londres —, et deux des neuf grandes planches de pleine page dont l'une montre principalement les rails du chemin de fer métropolitain aérien⁴⁶. Parmi les ouvrages déjà cités, celui de Ragon est le seul à noter, à propos de cette vitesse des transports mécaniques suggérée dans la photographie de Lavedan par les lignes fuyantes des rails réfléchissants, une source de fascination pour les Européens, notamment les futuristes qui «exaltent la machine, le muscle, la force»⁴⁷. Ragon note aussi que le projet de la Ville contemporaine de Le Corbusier (1922) «s'inspirait largement de ce qui existait déjà à Manhattan, et plus précisément de l'idée des villes-tours d'Auguste Perret»⁴⁸.

Si l'on interroge les études générales sur l'histoire de l'architecture, le résultat concernant le rayonnement et l'importance du Paris haussmannien est encore plus maigre. Siegfried Giedion, dans *Space, Time and Architecture* (1941), Leonardo Benevolo, dans *Histoire de l'architecture moderne* (1960) et Kenneth Frampton, dans *Modern Architecture: A Critical History* (1980), soulignent eux aussi l'importance du Paris du Second Empire comme modèle urbain international⁴⁹. Pour l'Amérique, le «Plan de Chicago» est cependant le seul projet à être nommé, par Frampton, comme portant la marque de son «influence».

Dans son *Architecture, 19th and 20th centuries* (1958), Henry-Russel Hitchcock ne s'arrête pas sur la diffusion du modèle urbain parisien. En revanche, il insiste sur l'importance du modèle *architectural* parisien en Amérique, notant que «le prestige architectural français reste très élevé» tout au long de la deuxième moitié du dix-neuvième siècle et que «l'influence de l'Ecole [des beaux-arts] fut particulièrement profonde dans le Nouveau Monde»⁵⁰. Concernant le rôle de New York, Hitchcock a beau noter «que les gratte-ciel de Chicago, plus avancés dans les années 1890 que ceux de New York, sont bientôt dépassés en hauteur et en considération contemporaine par les tours plus hautes et plus spectaculaires de Manhattan»⁵¹. En revanche, à l'instar des autres auteurs d'histoires de l'architecture cités, il ne dit rien sur leur éventuelle diffusion.

45. *Ibid.*, p. 540.

46. Lavedan, *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine, op. cit.*, planches n.p. IX et XXXIII.

47. Ragon, *Histoire mondiale...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 81.

48. *Ibid.*, p. 233.

49. Giedion, Siegfried, *Space, Time and Architecture, the growth of a new tradition*, 4e éd. élargie, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1962, pp. 678-679 (éd. orig. : 1941) ; Benevolo, Leonardo, *Histoire de l'architecture moderne, tome 1 «La révolution industrielle»*, Paris, Dunod, 1998, pp. 100-101 (éd. orig. : *Storia dell'architettura moderna*, Roma/Bari, Laterza, 1960) ; Frampton, Kenneth, *Modern Architecture: A Critical History*, troisième édition revue et élargie, London/New York, Thames and Hudson, 1992, pp. 23-24 (éd. orig. : 1980).

50. Hitchcock, Henry-Russel, *Architecture : Dix-neuvième et vingtième siècles*, Bruxelles/Liège, Mardaga, 1981 (éd. orig. : *Architecture, 19th and 20th centuries*, Harmondsworth [Middlesex], Penguin, 1958).

51. *Ibid.*, pp. 366-367.

C'est en consultant des études générales ciblant une période plus courte que l'on retrouve une réaction internationale face à New York. Dans *Theory and Design in the First Machine Age* (1960), Reyner Banham parle de «l'Amérique des gratte-ciel admiré par les futuristes et Le Corbusier»⁵².

Towards the Planned City (1981) d'Anthony Sutcliffe, étude consacrée aux débuts de l'*urban planning* en Allemagne, en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en France dans la période de 1780 à 1914, est une des premières études à analyser les connexions internationales dans le champ de l'urbanisme⁵³. Menée séparément sur chacun de ces pays, elle s'achève cependant sur un chapitre consacré à «l'échange international» et aux «connections et influences» entre ces quatre pays, analysant les circulations dans les deux sens. L'auteur y note l'échange très important entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne (jardins, maisons uni-familiales, canalisation, agents de transfert). La France n'aurait aucun échange avec l'Allemagne et un échange très faible avec la Grande-Bretagne, «le public informé français n'ayant jamais réellement compris l'idée de l'*urban planning*, même dans sa version limitée britannique»⁵⁴. Concernant le sens inverse, Sutcliffe remarque que «la France avait peu de choses à offrir à l'observateur étranger d'affaires urbaines si ce n'est sa longue tradition esthétique et la grandeur affaiblie des améliorations du Second Empire», tout en citant la grande admiration des plus célèbres *civic designers* britanniques, à savoir Inigo Triggs (1876-1923) et Patrick Abercrombie (1879-1957), pour «la modernisation haussmannienne de Paris qui est, grâce à la compréhension générale de la circulation, de l'hygiène, de la lumière et de l'air, le plus brillant exemple d'urbanisme dans le monde»⁵⁵.

Concernant les États-Unis, l'auteur remarque, là aussi, que ce pays a «peu de choses à offrir» à l'Europe. Il le cite, tout de même, non seulement comme «la plus importante source d'innovations concernant les transports urbains» mais aussi comme l'endroit où se réalisent les aménagements phares de parcs et de systèmes de parcs puis comme lieu des projets monumentaux du mouvement du City Beautiful. Ceux-ci, et d'autres projets d'amélioration dont notamment le Plan de Chicago, feraient impression en Allemagne. Selon Sutcliffe, la relation entre les États-Unis et la France se limiterait, du côté français, à l'intérêt du Musée social — institution centrale pour la formation de l'urbanisme français — pour les espaces libres et systèmes de parcs américains. Pour l'urbanisme côté américain, l'auteur ne nomme pas une seule référence française, même pas pour le Plan de Chicago de Daniel Burnham (1846-1912) et Edward Bennett (1874-1954).

Or, une lecture détaillée de *Towards the Planned City* rend cette absence quasi totale de relation entre les États-Unis et la France peu convaincante. Si les experts britanniques considèrent le Paris haussmannien comme le «plus brillant exemple d'urbanisme dans le monde», on peut pertinemment se demander pourquoi Paris aurait

52. Banham, Reyner, *Theory and Design in the First Machine Age*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1980, p. 309 (éd. orig. : 1960).

53. Sutcliffe, Anthony, *Towards the Planned City*, Oxford, Blackwell, 1981.

54. *Ibid.*, pp. 192-198.

55. *Ibid.*, p. 193.

«peu de choses à offrir» et pourquoi les villes américaines ne s'en serviraient pas. Et puisque, pour Sutcliffe, «les villes américaines sont en compétition entre elles concernant la prééminence, la beauté et la culture», même l'apport très réduit qu'il attribue à la France, à savoir «sa longue tradition esthétique», pourrait leur servir. Un autre aspect qui s'intègre mal dans l'image globale d'une étanchéité entre États-Unis et France est que les «jeunes architectes américains étaient attirés vers Paris plutôt que vers Londres»⁵⁶. La raison de cette attirance, qui ne s'exerce certainement pas que sur les étudiants, est donnée à la fin du chapitre consacré à la France :

«Jugé par rapport à n'importe quel autre sujet que ceux traités dans ce chapitre, le Paris de 1900 émergerait clairement comme la ville phare du monde, en terme de qualité de sa vie urbaine. Sa vitalité intellectuelle et artistique, combinée avec sa position central dans le tourisme international, l'en a fait la capitale culturelle sans rivale du monde avancé.»⁵⁷

Il nous paraît étonnant que Sutcliffe, tout en nommant la position particulière de Paris, juge «paradoxal» que cette ville aussi peu avancée dans l'*urban planning* puisse être «le centre du mouvement émergeant de contacts internationaux». Pour comprendre ce jugement, il suffit cependant de rappeler que l'objet d'étude de Sutcliffe est le milieu professionnel de la discipline de l'*urban planning* et son objet de prédilection, à savoir l'extension de la ville et l'aménagement de nouveaux quartiers. Par conséquent, les éléments constitutifs même des villes, dès lors qu'ils n'intéressent pas ce milieu — par exemple, les transports et les gratte-ciel new-yorkais ou les boulevards parisiens —, ne comportent aucune valeur de référence dans son histoire de l'urbanisme. Nous insistons sur ce point car cette approche — qui est contraire à la notre —, présente un piège qu'il convient d'éviter : en apparence multi-forme et croisée, mais centrée sur un milieu très précis, elle exclut l'ensemble des autres connexions et échanges, et réduit la question de la formation de la ville et de la culture urbaine à celle de sa planification rationnelle. Cette vision est poussée à son paroxysme quand l'attraction même d'une ville paraît étonnante si son progrès dans la planification est faible. Il faut donc bien distinguer l'histoire de l'urbanisme du milieu des réformateurs de l'histoire des villes et ne pas laisser substituer la seconde par la première.

Dans *Metropolis 1890-1940* (1984), ouvrage collectif publiée sous sa direction, Sutcliffe semble vouloir remédier à certaines de ces réserves⁵⁸. A côté de contributions monographiques séparées sur l'urbanisme de Londres, Paris, Berlin, New York, Moscou, la Ruhr et Tokyo, on y trouve des articles thématiques consacrés au rapport des intellectuels, des arts plastiques, de la littérature, du cinéma, de la musique et de l'architecture à la métropole. Or, dans ces textes aussi, chaque métropole est analysée l'une après l'autre, dressant ainsi une image générale mais comparative d'un métropolitisme découpés en autant de tranches thématiques et

56. *Ibid.*, p. 200.

57. *Ibid.*, pp. 161-162.

58. Sutcliffe, Anthony (sous la dir. de), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984.

géographiques. Ce n'est que de manière fortuite et ponctuelle qu'une connexion entre Paris et New York est nommée, notamment à propos d'influences stylistiques dans les arts plastiques.

Pourtant, Sutcliffe note lui-même dans l'introduction :

«Les années 1890-1940 ont vu l'apothéose de New York comme métropole *par excellence*. Le paradigme d'aménagement urbain du Paris d'Hausmann, qui avait dominé la fin du dix-neuvième et le début du vingtième siècle, a été éclipsé après 1918 par la ville des tours dont Manhattan était l'expression physique la plus convaincante.»⁵⁹

Cette citation ne nous intéresse pas seulement parce que le rôle de «paradigme d'aménagement» de Paris est une interprétation grandement élargie de la seule «tradition esthétique» attribuée auparavant à la capitale française. L'auteur se sert du «contraste» Paris-New York, et de ce qu'il nomme le «dialogue implicite entre les villes géantes», uniquement comme fond pour parler plus généralement des métropoles mondiales. Pour lui, un dialogue *explicite* entre Paris et New York ne semble pas exister, alors que le rôle phare, occupé successivement par les deux métropoles, permet de soupçonner un grand potentiel pour une relation entre Paris et New York. Les expressions «paradigme d'aménagement» et «métropole *par excellence*» ne suggèrent-elles pas en elles-mêmes une grande force d'attraction et de rayonnement ? Peut-on imaginer que ces deux métropoles phares ne subissent pas réciproquement ces forces et qu'elles n'entreraient donc pas en contact, et peut-être en conflit, ni du point de vue de l'urbanisme, ni du point de vue de la culture urbaine plus généralement ?

A la recherche de dynamiques d'échange

Le champ des études historiques analysant explicitement les échanges, connexions et interactions entre la France et les États-Unis nous paraît naturellement fécond pour répondre à nos questions initiales sur la présence de Paris à New York et vice versa autour de 1900 ainsi qu'à celles sur la dynamique entre Paris et New York. Ces études couvrent de nombreux thèmes et des périodes variées, s'intéressant tantôt aux circulations dans un seul sens, tantôt à la réciprocité nommée par un bon nombre d'entre elles les «influences». Si chacun de ces nombreux travaux apporte des éléments attestant l'existence d'un échange interurbain, international ou intercontinental, aucune étude ne se penche concrètement sur la dynamique qui nous intéresse ici et dont les composantes fondamentales sont les deux métropoles, l'échange dans les deux sens, la ville physique comme objet d'interaction et la période comprenant la fin du dix-neuvième siècle et le début du vingtième siècle.

59. Sutcliffe, Anthony, «Introduction: Urbanization, Planning and the Giant City» in *Ibid.*, p.11. Italique dans l'original.

Parmi les études sur des mouvements dans les deux sens, *American and French Culture 1800-1900* (1975) d'Henry Blumenthal, par exemple, arrête son analyse à la fin du dix-neuvième siècle et n'interroge pas la relation spécifique entre Paris et New York⁶⁰. Le catalogue de la célèbre exposition au Centre Pompidou, *Paris-New York* (1977) dirigé par Pontus Hulten, s'attelle justement à cette tâche mais il couvre la période de 1908 à 1968⁶¹. Ni l'une ni l'autre de ces deux études ne réserve à la ville elle-même la place d'un objet qui participerait aux échanges interculturels.

Pour la période du dix-neuvième siècle, Blumenthal note, comme d'autres auteurs, la faiblesse des relations voire l'indifférence dans le domaine politique, mais il confirme, certes dans le cadre élargi des deux pays, l'importance des échanges culturels⁶² :

«Pour le meilleur ou pour le pire, leurs relations culturelles étaient importantes et si fructueuses réciproquement que les deux civilisations étaient influencées.»⁶³

Pour parler de ces «influences réciproques», Blumenthal consacre douze chapitres, entre autres, aux aspects sociaux, à la philosophie, à la littérature, à l'art et aux sciences. Il indique la présence à Paris, pendant les trois dernières décennies du siècle, d'une «colonie» américaine forte de plusieurs milliers de personnes. Le chapitre «Architecture» confirme les répercussions de l'École des beaux-arts en Amérique. C'est dans ce même chapitre que l'auteur note aussi, très brièvement, l'importance du Paris du Second Empire comme modèle urbain ; en revanche, il ne nomme aucune ville américaine qui s'en serait inspirée. Dans l'autre sens, c'est-à-dire celle de la réception de l'Amérique par les Français, il mentionne les observations enthousiastes de 1895 de l'écrivain Paul Bourget (1852-1935) devant les gratte-ciel⁶⁴.

Dans cette optique, c'est-à-dire dans celle de l'observation *in situ*, *Paris-New York* n'est pas non plus totalement dépourvu d'éléments urbains. Ceux-ci ne se trouvent cependant pas dans l'article succinct ou plutôt la liste de Jean Prouvé sur l'architecture mais dans ceux sur les artistes. L'Américain Alfred Stieglitz (1864-1946), par exemple, en photographiant en 1894 les boulevards parisiens, interagit avec l'espace urbain de Paris⁶⁵.

A New York, la réaction enthousiaste de Francis Picabia (1879-1953), à son arrivée en 1913, se manifeste également dans des «études de l'artiste exprimant l'esprit de New York»⁶⁶.

60. Blumenthal, Henry, *American and French Culture 1800-1900: Interchanges in art, science, literature and society*, Baton Rouge (La.), Louisiana State Univ., 1975.

61. Hulten, Pontus (sous la dir. de), *Paris - New York*, catalogue d'exposition, Paris, Éd. du Centre Pompidou/Gallimard, 1991 ; éd. orig. : 1977.

62. Pour les relations politiques entre la France et l'Amérique dans la période de 1804 (vente de la Louisiane) à 1914 (première guerre mondiale), cf. McKay, Donald C., *The United States and France*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1951, p. 75 ; Duroselle, Jean-Baptiste, *La France et les États-Unis des origines à nos jours*, Paris, Seuil, 1976, pp. 53-89.

63. Blumenthal, *American...*, *op. cit.*

64. *Ibid.*, pp. 351-354.

65. Malgré son potentiel de dynamique entre les deux villes, cette vue n'est nullement citée dans le texte de l'article correspondant. Cf. Seckel, Hélène, «Alfred Stieglitz et la Photo-Secession : 291 Fifth Avenue, New York» in Hulten, *Paris - New York*, *op. cit.*, p. 349.

66. Seckel, Hélène, «Du cubisme à l'art abstrait ?» in *Ibid.*, p. 448.

En citant la référence haussmannienne en Amérique et les travaux parisiens de Stieglitz d'une part, puis les commentaires pour le moins positifs de Bourget et de Picabia d'autre part, les deux études signalent des flux, dans les deux sens, attestant — de manière ponctuelle — la force d'attraction des métropoles des deux côtés de l'Atlantique. Cependant, ce que Hulten appelle «l'histoire du flux et du reflux d'influences»⁶⁷ est traité, du moins en ce qui concerne les éléments urbains, en deux mouvements parfaitement déconnectés. L'espace d'articulation et de rencontre entre les flux, ses mécanismes, conflits et effets, reste une zone d'ombre, d'autant plus que, répétons-le, ces études ne traitent pas la ville comme un objet concerné par ces mouvements.

Naturellement, les études analysant des circulations et connexions dans un *seul* sens ne renseignent pas davantage sur l'articulation entre flux. Or, dans ce riche champ de recherche, il existe un certain nombre d'études qui se penchent sur la ville et fournissent des bases plus larges aux rapports isolés et relatés précédemment.

Une grande part de ces études analyse les connaissances, perceptions et évaluations interculturelles. Parmi celles-ci, on peut citer *Evaluation of American Architecture by European Critics, 1875-1900* de Dudley A. Lewis (1962), et, surtout, *La ville américaine vue par les voyageurs français à la fin du XIXe siècle* d'Hélène Trocmé (1975)⁶⁸. La première illustre le fait que l'architecture américaine est bien connue dans le milieu des architectes européens, tandis que la seconde démontre que les villes américaines sont visitées par un grand nombre de Français dont une centaine, mais pas un seul artiste ni musicien ni architecte praticien, rédigent des récits de voyage.

Trocmé note la position particulière de New York ; c'est, avec plus de quatre-vingt pour cent des voyageurs qui y séjournent, de très loin la ville la plus visitée ; c'est aussi «de loin la ville à propos de laquelle les voyageurs français ont été les plus bavards», «une cité fascinante qui a retenu l'attention»⁶⁹. Si l'on associe à cette prédominance de New York les «comparaisons incessantes avec Paris», on obtient là matière à formuler une problématique de couple de métropoles ; d'autant plus que Trocmé remarque aussi que les voyageurs envisagent «l'américanisation future du monde européen» et «les villes américaines comme un modèle que les villes françaises suivront bon gré mal gré dans l'avenir», «se résignant à vivre plus vite et plus dur»⁷⁰.

Tout en menant vers des interrogations sur la réalité d'une dynamique entre New York et Paris et sur celle d'une «américanisation inéluctable» des villes françaises, ni l'étude de Trocmé ni, d'ailleurs, celle de Lewis ont comme

67. Hulten, *Paris - New York*, *op. cit.*, p. 15.

68. Lewis, Dudley A., *Evaluation of American Architecture by European Critics, 1875-1900*, thèse de doctorat, University of Wisconsin, 1962 ; Trocmé, Hélène, *La ville américaine vue par les voyageurs français à la fin du XIXe siècle*, thèse de doctorat, Université de Paris-I, 1975.

69. Trocmé, *La ville américaine...*, *op. cit.*, p. 90.

70. *Ibid.*, pp. 242, 252.

objectif d'analyser les répercussions et effets de la connaissance détaillée de l'Amérique⁷¹.

Outre l'interaction directe avec l'architecture ou l'espace urbain, un autre type d'interaction est celle entre techniciens et élus municipaux avec leurs collègues étrangers, en vue de l'acquisition et de la diffusion d'un savoir-faire urbanistique et de la constitution d'un réseau. Ces échanges se passent dans trois lieux : dans la ville qui sert d'exemple (voyages d'études), dans la ville en quête d'information (invitation d'experts) ou dans une ville tierce (exposition, congrès, ...).

Dans la lignée de Sutcliffe, Pierre-Yves Saunier étudie la mobilité des personnes, notamment sous l'angle de la constitution des réseaux réformateurs. Concernant les voyages des «réformateurs municipaux américains», il note que leur «itinéraire type» leur fait visiter Glasgow, Londres, Liverpool, Paris, Vienne, Berlin, Munich, Francfort, Cologne et Düsseldorf. Parmi ces villes, il identifie Glasgow comme la référence principale et il cite un texte de Chicago de 1912 mentionnant le rôle de Düsseldorf comme modèle pour cette ville⁷². Comme dans les études sur les évaluations et opinions, l'échange n'est pas analysé non plus pour ses applications et effets. On n'apprend pas plus sur les réflexions des New-Yorkais, noyés dans cet ensemble nommé «voyageurs américains», ni sur le rôle de Paris, suggéré comme tout à fait secondaire et confirmant ainsi les résultats de Sutcliffe. En conclusion d'un texte sur les échanges internationaux des techniciens parisiens, Bernard Landau note, pourtant, que ces derniers «voyagent jusqu'en 1870 pour apprendre, comparer les techniques et enrichir leur propre expérience», mais que le «renom national et international des Travaux de Paris et l'attraction des expositions universelles de 1867, 1878 et, surtout, 1889, place certains d'entre eux en position d'experts internationaux, invités en mission dans plusieurs grandes villes du monde»⁷³. L'auteur ne nomme cependant aucune «grande ville» des États-Unis.

Représentant un autre point de vue que les deux premiers types d'études analysant les connexions architecturales et urbaines dans un seul sens, un troisième type s'interroge principalement sur les répercussions et effets des observations, connaissances et échanges. Mais, nos questions ne trouvent pas plus de réponses pour autant.

Dans le champ de l'architecture, l'étude de Walter L. Creese et celle de James Ph. Noffsinger, par exemple, s'intéressent dès les années 1950 à «l'influence européenne» et à «l'influence de l'École des beaux-arts» sur

71. On peut rencontrer également cette façon d'étudier exclusivement la connaissance de l'autre dans Gournay, Isabelle, *France discovers America 1917-1939 (French writings on American architecture)*, thèse de doctorat, New Haven (Conn.), Yale University, 1989 ; et aussi, à propos d'une image plus générale des États-Unis, dans Portes, Jacques, *Une fascination réticente. Les États-Unis dans l'opinion française (1870-1914)*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1990.

72. Saunier, Pierre-Yves, «Les voyageurs municipaux américains en Europe 1900-1940. Une piste d'histoire transnationale», *JEV*, no. 15, 2003.

73. Landau, Bernard, «Techniciens parisiens et échanges internationaux», in Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995, p. 213.

l'architecture et les architectes américains mais ne traitent pas de la dimension urbaine⁷⁴. Donald D. Egbert, dans «Foreign Influences in American Art» (1944), remarque que le style académique français «plaisait aux Américains, après la guerre de Secession, parce qu'il offrait une expression artistique pour le nouvel esprit impérialiste» et parce qu'il répondait à une demande d'une architecture civique plus monumentale de la part des villes de plus en plus grandes et riches⁷⁵. Cela permet de soupçonner que l'espace urbain parisien pourrait, lui aussi, aider aux villes américaines à trouver une nouvelle expression plus monumentale. Dans un article qu'il consacre plus précisément à la réception d'Hausmann à l'étranger, Philippe Gresset, ne nommant pas l'Amérique, répond implicitement par la négative⁷⁶. Sauf pour le Fairmount Parkway de Philadelphie et pour le Plan de Chicago, cas célèbre nommé dans presque tous les études générales citées précédemment, l'étude *Paris s'exporte*, entièrement consacrée à la destinée de la capitale française à l'étranger, ne permet pas non plus de confirmer cette hypothèse⁷⁷. A l'exception d'un seul architecte new-yorkais formé à Paris et apparaissant nommément dans l'étude, il règne un silence total autour de New York⁷⁸. La métropole américaine serait-elle la seule à ne pas subir l'attraction mondiale telle que *Paris s'exporte* l'exacerbe ?

Dans l'autre sens, Reyner Banham étudie, dans *Concrete Atlantis* (1986), les répercussions de l'architecture industrielle américaine sur l'architecture moderne en Europe⁷⁹. A cette occasion, il ne fournit aucune analyse de l'admiration pour New York qu'il mentionne à propos de certains Européens dans *Theory and Design in the First Machine Age*. Parmi d'autres, cette question est traitée par Jean-Louis Cohen, d'abord dans l'ouvrage collectif *Américanisme et modernité* (1993), co-dirigé avec Hubert Damisch, puis dans *Scènes de la vie future* (1995)⁸⁰. Ce dernier ouvrage présente l'intérêt particulier de rassembler et de mettre en contact les différents types de connexions cités précédemment : connaissance, évaluation, répercussion ou application ; le tout dans une approche architecturale et urbaine mais, ponctuellement, aussi plus généralement culturelle. Nous y apprenons que Jean-Claude Nicolas Forestier (1861-1930), directeur du secteur ouest des promenades parisiennes⁸¹, se

74. Creese, Walter L., *American Architecture From 1918 to 1933 With Special Emphasis on European Influence*, thèse de doctorat, Harvard University, 1950 ; Noffsinger, James Philip, *The Influence of the Ecole des Beaux-Arts on the Architects of the United States*, Washington (D.C.), The Catholic University of America Press, 1955.

75. Egbert, Donald Drew, «Foreign Influences in American Art» in Bowers, David F. (sous la dir. de), *Foreign Influences in American Life*, Princeton (N.J.), Princeton University Press, 1944, p. 113.

76. Gresset, Philippe, «L'urbanisme de Georges Hausmann vu d'ailleurs», in Des Cars, Jean ; Pinon, Pierre (sous la dir. de), *Paris-Hausmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991, pp. 320-329.

77. Pour le Plan de Chicago, cf. Werquin, Ann-Carol ; Demangeon, Alain, «Chicago et Daniel Burnham, l'inconditionnel de Hausmann», in Lortie, *Paris s'exporte...*, *op. cit.*, pp. 169-176. Pour Philadelphie, cf. Lortie, André, «La ville métropole : entre image et organisation» et Darin, Michael, «L'art de la percée : les boulevards d'Hausmann», in Lortie, *Paris s'exporte...*, *op. cit.*, pp. 53-54 et p. 204.

78. Il s'agit de Charles F. McKim. Sa date d'entrée à l'École des beaux-arts est cependant 1868 et non 1890, comme indiquée dans Lortie, André, «La ville métropole : entre image et organisation», in Lortie, *Paris s'exporte...*, *op. cit.*, p. 52.

79. Banham, Reyner, *A Concrete Atlantis, U.S. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1986.

80. Cohen, Jean-Louis ; Damisch, Hubert (sous la dir. de), «Américanisme et modernité», Paris, EHESS/Flammarion, 1993 ; et Cohen, Jean-Louis, *Scènes de la vie future*, Paris, Flammarion, 1995.

81. Les informations biographiques sont issues de Landau, Bernard, «Techniciens parisiens et échanges internationaux», in Lortie, *Paris s'exporte...*, *op. cit.*, p. 215.

servirait des parkways de Boston, New York et Chicago comme exemples pour Paris ; l'organisation verticale en cinq niveaux d'une rue new-yorkaise inspirerait Le Corbusier dans les années 1920. Concernant la diffusion d'une connaissance de New York à Paris, Cohen note la publication, en 1913 dans une revue illustrée française, d'une vision urbaine pour le New York de l'avenir, vision publiée d'abord dans une revue de vulgarisation scientifique américaine. Il remarque également que les étudiants en architecture à l'École des beaux-arts font preuve de leur connaissance du Flatiron Building de New York dans un concours en 1908. Malgré ces quelques indications, l'objectif de l'étude est trop large — la recherche d'un «américanisme» architectural et urbain en Europe de 1893 à 1960 — pour que la mention des nombreuses relations entre métropoles puisse prendre une place importante dans le récit général. Réservé aux cultures de deux continents, ce récit n'atteint pas un niveau d'explicitation d'une relation particulière au niveau urbain.

Quelle présence dans l'histoire urbaine des villes ?

Si, en l'absence d'études plus précises sur la relation Paris-New York, on enquête en dehors des histoires générales et des études sur les connexions, la dernière piste évidente à explorer sont les études historiques urbaines respectives de New York et Paris. En principe, il s'agit là de supports propices à l'enregistrement d'éventuelles répercussions localisées.

Les différentes histoires de l'architecture et de l'urbanisme de New York confirment l'existence d'une architecture à la parisienne, marquée par la formation en masse des professionnels à l'École des beaux-arts. Par exemple, dans *New York 1900* (1983), Robert A. M. Stern invoque le *Modern French Style* pour un nombre important de projets du tournant du siècle⁸². Cette importation directe, soit de style soit de principe de composition, donne à Paris une «présence» impressionnante dans la métropole américaine. Sur le plan urbain, en revanche, aussi bien l'étude de Stern que *Modern Urban Planning in New York City* (1971) de Harvey A. Kantor, première étude approfondie de l'urbanisme new-yorkais, font croire à une absence totale de Paris comme référence dans les réflexions sur New York⁸³. Rien n'est dit, notamment, à propos du projet de la New York City Improvement Commission de 1907, un projet proposant pourtant, parmi d'autres mesures, le percement d'un certain nombre de voies à travers le tissu existant de la ville. On apprend rien non plus sur la réception, à New York, de Paris et plus spécifiquement du Paris haussmannien, alors que tant d'historiens considèrent ce dernier comme «modèle mondial» et que Stern cite lui-même la «compétition entre les villes, entre les capitales qui personnifient les pays», et le fait que New York, la «ville représentative» des États-Unis, soit surveillé par les autres. Quant à Kantor, il cite l'ambition pour New York «de rivaliser en beauté avec Paris»,

82. Stern, Robert A. M., *New York 1900, Metropolitan Architecture and Urbanism 1890-1915*, New York, Rizzoli, 1983.

83. Kantor, Harvey A., *Modern Urban Planning in New York City: Origins and Evolution, 1890-1933*, thèse de doctorat, New York University, 1971. C'est seulement pour le volet «zoning» du règlement de 1916 que Kantor mentionne très généralement le rôle des villes allemandes.

mais ne parle plus de la capitale française dans son analyse exhaustive des débats new-yorkais à ce sujet. Pour expliquer l'absence de Paris, Kantor et Stern insistent sur le fait que le caractère autoritaire des transformations haussmanniennes enlève à Paris toute capacité à servir d'exemple au New York démocratique. Dans *Gotham* (1999), histoire plus générale de New York au dix-neuvième siècle, on avance ce même «dégoût républicain de l'autorité centrale» comme raison pour laquelle le modèle parisien n'est pas «copié» à New York⁸⁴. Le même phénomène existe dans les études de M. Christine Boyer qui mentionne une «influence incontestable» de Paris sur les villes américaines mais ne parle pas de New York en particulier⁸⁵.

L'Histoire de l'urbanisme à Paris (1975) d'Henri Lavedan, histoire principale de l'urbanisme dans la capitale, est toute aussi discrète à propos des références étrangères. Autour de 1900, Paris n'aurait étudié, puis rejeté, que le Subway de Londres⁸⁶. Le point de vue de Norma Evenson est différent dans *Paris: A Century of Change, 1878-1978* (1978) : elle indique que le débat sur le métropolitain de Paris aborde la référence du chemin de fer aérien de New York ; elle relate également, pour la période après 1902 (nouveau règlement d'urbanisme de la ville de Paris), la peur des Parisiens de voir s'élever des gratte-ciel «à l'américaine»⁸⁷.

Vers une histoire des interactions entre villes

En superposant l'ensemble des éléments ponctuels issus des études, on peut voir apparaître une connaissance mutuelle et l'existence de mouvements dans les deux sens. Ces mouvements concerneraient, d'une part, quelques rares dispositifs urbanistiques (notamment de New York vers Paris) et un savoir architectural (dans le sens inverse), et, d'autre part, des observateurs subissant la fascination des espaces urbains des deux métropoles. Mais, dans les deux types de flux, à l'exception des artistes répondant avec leur œuvres directement aux expériences *in situ*, nous n'apprenons rien sur l'existence d'effets réels.

On peut également poursuivre les quelques indices cités et les analyser plus en détail ; par exemple, travailler sur la présence du chemin de fer aérien new-yorkais dans le débat parisien sur le métropolitain. On pourrait aussi chercher à identifier de nouveaux éléments. Même si la pertinence du modèle haussmannien pour New York est globalement niée par les historiens, on peut se demander si le savoir-faire urbanistique parisien, prisé partout dans le monde, ne comporte réellement aucune valeur pour New York. En dehors des aspects urbanistiques, il est aussi possible de poursuivre la piste des observations et des expériences *in situ*, analyser

84. Burrows, Edwin G. ; Wallace, Mlke, *Gotham, A History of New York City to 1898*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 822.

85. Boyer, M. Christine, *Manhattan Manners, Architecture and Style 1850-1900*, New York, Rizzoli, 1985, et aussi, par le même auteur : *Dreaming the Rational City, The Myth of American City Planning*, Cambridge (Mass.)/London, MIT Press, 1983.

86. Lavedan, Pierre, *Nouvelle histoire de Paris. Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, 1993 ; éd. orig. : 1975.

87. Evenson, N., *Paris: A Century of Change, 1878-1978*, New Haven, Yale University Press, 1979.

les réactions des visiteurs face aux espaces urbains de Paris et de New York.

Du strict point de vue du «résultat» de notre enquête dans le champ des études existantes, on peut donc constater qu'il existe quelques rares indications répondant, de manière très limitée, à nos questions et ouvrant un certain nombre de pistes.

Or, la question de fond, elle, n'est pas abordée. Dans les études les plus générales sur l'histoire des villes et sur l'histoire de Paris ou de New York, la question de la référence, nationale ou internationale, est globalement très peu abordée. Dans les études sur les connexions, la source et le destinataire des flux étudiés sont quasiment toujours des nations voire des continents entiers. Quand, exceptionnellement, Paris «la ville» comme source précise fait l'objet d'une étude, New York n'est pas mentionné comme un des destinataires. Globalement, dans le champ des références et «influences» autour de la ville, ainsi que dans celui des histoires de la ville, la relation Paris-New York ne trouve aucun écho particulier. Mais, même au-delà de la relation entre Paris et New York, le constat suivant s'impose : la problématique de la relation plus généralement entre deux villes autour de leur espace urbain n'a pas encore fait l'objet d'une recherche spécifique et approfondie. La rareté des éléments fournis dans les études semble mettre en question l'intérêt voire la possibilité même de ce type de relation.

Dans cette thèse, nous tentons de démontrer, au contraire, l'existence de ce que nous appelons une conscience relationnelle des villes et, surtout, son importance dans les histoires respectives. Avec cette approche nouvelle, nous défendons l'idée que l'enrichissement de l'histoire des villes, non seulement du point de vue de la référence extérieure mais aussi du point de vue de la relation spécifique entre villes, apporte un approfondissement indispensable à leur compréhension.

Nous choisissons les termes «relation» et «relationnelle» pour exprimer que nous entendons dépasser les seules notions d'importation ou d'exportation au profit d'une histoire relationnelle allant dans les deux sens. Cette position s'exprime aussi par le terme «entre» choisi pour le titre.

Interroger la relation entre les deux villes nécessite de pousser les investigations au-delà du simple stade de la connaissance de l'autre et chercher des effets réels. Avec «effets», nous n'entendons pas seulement l'application plus ou moins littérale d'une forme, d'une technique ou d'un procédé urbanistique, mais aussi une modification du regard. Il nous paraît essentiel de comprendre dans quelle mesure les expériences dans l'espace urbain changent la façon dont les observateurs regardent leur propre ville, mais, aussi, la façon dont les observés se voient eux-mêmes. Globalement, les effets s'expriment par une transformation physique et mentale de la ville.

Une autre approche indispensable consiste à croiser les deux types de flux. Il nous semble que les éléments

du «savoir» et ceux des «sensations», habituellement analysés séparément, peuvent, mis ensemble, fournir des clefs à une lecture plus complexe de chacune des métropoles. On touche alors à l'éventuelle tentative de reproduction des sensations par la reproduction des caractéristiques spatiales. Si un artiste tente de traduire ses sensations urbaines dans son œuvre, la reproduction des expériences dans l'espace demande, en principe, d'articuler le moyen (la technique urbanistique) et l'objectif (les sensations). Quel lien existe-t-il entre savoir-faire et fascination de la ville ? Sont-ils proportionnels ou peuvent-ils se trouver en contradiction ? Ne faudrait-il pas aussi enquêter sur le contraire de la fascination, le rejet ? Par exemple, que signifie la peur des gratte-ciel à Paris, alors que, au même moment, les voyageurs français sont fascinés par les gratte-ciel de New York ? Des sensations sont-elles transportables ? Quelle est la réaction du milieu qui reçoit ? Dans le sens inverse, comment les situations parisiennes, propices, comme certains historiens le soulignent, à produire des espaces monumentaux souhaités par des villes américaines, s'intègrent-elles, le cas échéant, dans le contexte new-yorkais ?

Un couple unique, un processus asymétrique

Dans la mesure où l'on peut plus ou moins facilement construire ce genre de questionnement pour tous les couples de villes, on peut être tenté de ne voir dans la relation entre Paris et New York qu'un cas parmi d'autres. Or, nous avançons ici l'idée que cette relation est rendue très particulière par le fait que la connaissance réciproque et les échanges de savoir, de sensation et d'effets se déroulent sur fond d'importantes modernisations conférant à chacune des métropoles un statut tout particulier. Pour Sutcliffe, à partir de 1918, New York succède à Paris comme paradigme de ville ou, du moins, comme métropole par excellence. Dans *Paris Capital of the World*, Patrice Higonnet élargit le rôle des deux métropoles à celui de capitales mondiales : Paris serait la capitale du dix-neuvième siècle, New York celle du vingtième⁸⁸. Pour l'auteur, ces positions phares sont liées à la modernité des métropoles.

Il faut souligner le fait que si Londres, plus grande ville du monde jusqu'en 1925, n'est pas nommée comme capitale mondiale, c'est parce que la capitale britannique ne crée pas, du moins de 1850 à 1930, une expression générale emblématique de modernité urbaine ou plus généralement une culture dominante de la métropole dont d'autres s'inspireraient. Au contraire, alors que Londres innove en termes de cités-jardins, conduisant à une dilution de la ville censée contrer ses maux, Paris et New York mettent en œuvre des dispositifs modifiant à grande échelle le cœur même des métropoles dont la caractéristique partagée est celle de la grande densité.

88. Higonnet, Patrice, *Paris, Capital of the World*, Cambridge (Mass.)/London, Belknap Press of Harvard University Press, 2002, p. 345.

Cela nous permet d'avancer l'idée que cette relation inter-métropolitaine comporte non seulement un échange urbanistique mais surtout un échange plus général sur la culture et la vie urbaine, sur l'espace et le paysage de la métropole. Face à la force d'attraction des espaces de modernité par excellence, provoquant des regards réciproques, la supposée faiblesse de l'exemplarité urbanistique et des échanges officiels ne compterait alors que peu dans l'édifice global des connexions.

En outre, nous tentons de démontrer qu'aussi bien la métropole américaine que la capitale française «subissent» des conséquences de leurs diverses connexions, la plus importante, mais pas la seule, étant à notre avis le rôle de miroir que chacune des deux joue pour l'autre : on se regarde à travers l'autre. Ainsi, nous pouvons supposer que les modèles dominants de modernité parisienne puis new-yorkaise, plutôt que de se développer de manière déconnectée, se font et défont dans des dynamiques d'échange.

C'est là qu'intervient la question, centrale, de l'articulation des modèles dominants successifs de modernité urbaine de Paris vers New York. Alors qu'ils évoquent cette succession de modernité et de «capitales», ni Sutcliffe ni Higonet n'analysent sa chronologie ou la façon dont elle se déroule. L'hypothèse de cette thèse est que c'est un processus long, d'une génération tout au moins, et irrégulier ; c'est-à-dire que les dispositifs techniques et urbanistiques d'une part et les perceptions urbaines d'autre part n'évoluent pas au même rythme et ne sont pas pareillement responsables du glissement général.

Dans cette thèse, nous cherchons également à démontrer que la tension résultant des rythmes différents est mise en exergue par le caractère profondément asymétrique de la relation entre les deux métropoles ; une asymétrie dépassant celle, «naturelle», induite par la chronologie de ce glissement et par le changement de position qui en découle. Nous cherchons à démontrer que certaines notions responsables de cette asymétrie, par exemple celles d'autorité, de modèle urbanistique et d'ambition — les deux croissant ou décroissant dans le temps et selon la ville — sont porteuses de confrontations culturelles et de conflits sur l'identité⁸⁹. Vers quels principes et solutions l'ambition new-yorkaise conduit-elle pour dépasser Paris ? Comment la remise en question de l'autorité parisienne est-elle vécue par les habitants de la capitale française ?

Cependant, il nous semble que la plus grande tension est provoquée par les types différents d'urbanité et de modernité urbaine. L'histoire *entre* Paris et New York devrait alors permettre de dépasser leur relation et de répondre à la question de ce que doit être, au début du vingtième siècle, une métropole mondiale.

89. Pour une problématique similaire entre Paris et New York, mais pour la période d'après 1945 et dans le domaine de l'art, cf. Chassey, Eric de, «Paris - New York, Rivalry and Denial», in Wilson, Sarah (sous la dir. de), *Paris, Capital of the Arts 1900-1968*, Paris, Hazan, 2002.

Une approche large

Pour construire cette relation évoluant sur plusieurs décennies et impliquant, selon notre hypothèse, un large éventail d'observateurs de tous bords, de professionnels, et de niveaux de lecture, de regards, de transmission et d'application, il est indispensable de procéder à un élargissement important des approches rencontrées habituellement dans les études existantes.

D'abord, la mise en relief de la relation entre les métropoles sur fond de notion de modernité urbaine évoluant nécessite d'analyser une période centrale d'un demi-siècle environ. Elle permet d'englober la réception new-yorkaise des transformations de Paris du Second Empire et celle, à Paris, de la transformation très visible de New York des années 1890 à 1912 environ. Afin de ne pas enfermer l'histoire entre Paris et New York dans une période trop circonscrite, et artificielle, découlant de manière directe de cette logique du demi-siècle, nous avons adopté comme cadre général la période de 1858 à 1926. Obtenue par les deux dates de nos sources la plus et la moins ancienne du récit général — le premier article du *New York Times* sur les transformations parisiennes (1858) et l'article, publié dans le même journal, annonçant l'échec de la première tentative publique d'ériger un gratte-ciel dans Paris (1926) —, cette période ne se réfère à aucune date importante de l'histoire générale (guerre de Sécession, tournant du siècle, première guerre mondiale, ...). Elle est censée signaler une histoire ouverte.

La longue période étudiée permet aussi de se rendre compte des évolutions dans les discours, soit d'une source particulière, par exemple d'une revue illustrée ou d'un quotidien — les deux étant plus près de l'actualité que, par exemple, les récits de voyage —, soit d'un protagoniste de cette histoire inter-métropolitaine ; le croisement des deux fournissant d'ailleurs des renseignements sur les rythmes, continuités et ruptures entre les discours généraux et les discours professionnels, entre autres.

Un deuxième élément de notre approche élargie concerne l'étendue et la variété de notre corpus d'images et de textes. Afin de pouvoir analyser les niveaux et thématiques différents nécessaires à l'identification des discours relationnels, il est indispensable de dépouiller de nombreuses sources publiques (générales et professionnelles) mais aussi personnelles. Cela inclut la presse quotidienne (*New York Times*), des publications périodiques et monographiques littéraires et illustrées (*Century Magazine*, *Harper's New Monthly*, *Scribner's Magazine*, *L'Illustration*), des publications et des œuvres d'art, des publications professionnelles d'architectes et d'ingénieurs (*Le génie civil*, *L'Architecture*, *La Construction moderne*, *The Architectural Record*, *Scientific American*), des compte-rendus de sociétés d'art et d'ingénieurs, des documents personnels (cartes postales, archives personnels, archives administratifs), etc.

Cela mène à un corpus très varié englobant, par exemple, le message personnel d'un touriste parisien à New York, la publication d'un journaliste new-yorkais sur Paris dans une revue littéraire américaine, ou, encore, ce

qu'un artiste parisien représente de New York dans un tableau exposé à Paris. Dans tous les cas, il s'agit de dépasser l'approche par les seuls modèles d'architecture ou d'urbanisme, de l'élargir vers les autres acteurs de la ville et de s'approcher de la fascination et des sensations procurées par l'expérience de l'homme dans l'espace métropolitain.

Notre corpus de recherche ne nie pas les sources constituant habituellement le corpus des histoires d'urbanisme respectives de Paris et New York. Mais, grâce à leur analyse selon une grille de lecture nouvelle, nous tentons de donner à lire une histoire autre avec des documents connus depuis longue date. Parallèlement, l'analyse systématique de sources «grand public» largement diffusées (revues illustrées, quotidiens) ou, au contraire, uniques (œuvre d'art), nous permet de sortir de la seule histoire architecturale de la ville et de contribuer à une histoire plus généralement culturelle de la ville et de son espace public.

Une méthode de filtrer de nouvelles informations des sources connues ou publiques est de leur appliquer les grilles de lecture suivantes : connaissance, transmission, application. La conscience et connaissance de l'autre, ou du moins l'imaginaire de l'autre, sont le fondement même de la relation. Ils s'acquièrent soit de manière directe, par l'expérience personnelle, soit de manière indirecte, via un grand nombre de media ou agents de transmission. Aussi bien le reportage que l'œuvre d'art qui reproduit une ville ou s'en inspire, nourrissent la connaissance et l'imaginaire de tous ceux qui sont en contact avec ces sources : l'œuvre d'art transmet une interprétation artistique d'une expérience personnelle, tandis qu'un récit de voyage est une interprétation personnelle écrite, et parfois illustrée. Contrairement à la plupart des œuvres d'art, la ville réelle ne voyage pas. Pour ceux qui n'en prennent pas connaissance *in situ*, il s'agit donc sans exception de représentations mentales ou graphiques dont l'agent de transfert est une personne, un texte ou une image (dont les œuvres d'art).

Cela nous conduit à chercher à identifier la connaissance de l'autre ville et ce que l'on peut appeler, dans un sens large, son «application» dans les nombreuses situations que l'on obtient en croisant les questions suivantes : qui s'exprime (un New-Yorkais, un Parisien) ? S'agit-il de sa propre — et on mentionne l'autre — ou bien plus directement de l'autre ? Où s'exprime-t-on (à New York ou à Paris) ? Qui est le destinataire ? Quelles en sont les conséquences ?

Existant de manière indépendante, par exemple comme œuvre d'art ou comme document d'un professionnel, ou en accompagnement d'un texte, les représentations graphiques de notre corpus, produites par des illustrateurs, artistes peintres, photographes, architectes ou ingénieurs, constituent une part indispensable de nos sources. Loin de les utiliser comme simples illustrations de notre texte, nous leur appliquons aussi bien l'analyse générale que les questions sur leur origine, leur sujet, et leur destinataire. Afin de rester fidèle à

l'ambiance de l'époque, nous n'ajoutons aucune autre image à celles issues des sources contemporaines. Par moment, une mise en parallèle de certaines de ces images nous permet d'établir une filiation ou une paternité exprimant des visions spatiales et des désirs urbains communs.

Une structure dynamique

Cette thèse est organisée en trois parties. Elles reflètent le croisement entre le mouvement global des modèles dominants, de Paris vers New York puis de New York vers Paris, et la chronologie générale. Le schéma suivant résume le scénario général des articulations et du retournement.

Partie	Période	Ville observatrice	Ville observée	Ville référence
1ère	1858-1900	New York	Paris	Paris
2ème	1890-1910	New York	New York	Paris
3ème	1880-1926	Paris	Paris/New York	New York

Ainsi, la première partie s'intéresse principalement à la connaissance et à la réception du Paris urbain à New York, du milieu du Second Empire à 1900. Nous y interrogeons notamment un quotidien new-yorkais (*The New York Times*), des monographies anglaises sur Paris mais présentées à New York, trois revues illustrées littéraires américaines (*Century*, *Harper's*, *Scribner's*) et des représentations graphiques françaises et new-yorkaises de l'espace urbain parisien présentes outre-Atlantique (peintures d'artistes français et américains, œuvres fabriquées pour l'exposition de la Ville de Paris lors des expositions universelles en Amérique, œuvres de photographes américains).

La deuxième partie couvre la période de 1890 à 1910 environ. Cette partie, centrale, articule les flux dans les deux sens : elle tente d'illustrer comment les images et modèles parisiens arrivent à New York, la façon dont ils sont intégrés ou non dans la pratique new-yorkaise, puis comment cette dernière s'émancipe lentement, mais seulement partiellement, pour produire à son tour un modèle, sinon un regard positif sur la réalité urbaine. Cette partie s'appuie sur une analyse des documents produits par des professionnels new-yorkais (rapport de présentation de projet, articles de revues, documents personnels), observateurs critiques d'art de la ville inclus (articles de revues illustrées).

La troisième partie, enfin, explore la lente arrivée de New York dans la conscience des Parisiens puis dans leurs discours, dans leurs angoisses et dans leurs projets. Ce long processus demande d'analyser toute la période de 1880 à 1925. Les documents utilisés, très variés, rendent compte de la réaction des visiteurs français face à

l'espace new-yorkais (monographiques sur New York, des cartes postales de touristes ou d'expatriés français), de l'image new-yorkaise que les lecteurs des articles de revues illustrées françaises reçoivent à Paris (complétée par des œuvres d'art et illustrations) et, grâce aux revues d'architecture et d'ingénieurs, au fonds personnel de quelques architectes, des tentatives de professionnels français s'implanter tel ou tel objet new-yorkais. En nous appuyant fortement sur des citations et des images issues des sources, notre intention est de laisser la parole aux protagonistes de l'époque.

Première partie

Paris envié

Introduction

Tout au long du dix-neuvième siècle, la croissance du nombre d'habitants de la Ville de New York est fulgurante. Sur l'île de Manhattan, qui est, jusqu'en 1898 et à l'exception de la période de 1874 à 1895, identique à l'emprise de la ville, on compte 33.131 habitants en 1800, 515.547 en 1850, 942.292 en 1870 et 1.850.093 en 1900¹. Exprimée en pourcentage, l'augmentation de la population est d'environ 40 pour cent par décennie jusqu'en 1860. La guerre de Sécession (1861-1865) baisse ce chiffre à 14 pour cent de 1860 à 1870. Elle revient à 20 pour-cent par décennie de 1870 à 1900. Non perturbés par les paniques et crises économiques de 1857, de 1873 à 1877 et de 1893 à 1897, ces chiffres reposent d'abord sur l'afflux d'immigrants qui, avec leur force de travail peu payée, contribuent à la croissance de l'industrie et du commerce.

En 1898, la création du Greater New York, réalisé par la mise en commun des counties de New York (Manhattan), de Kings (Brooklyn), de Richmond (Staten Island), de Queens, et d'une partie du Westchester County (Bronx), a pour conséquence que la Ville compte subitement une population de près de 3.500.000 habitants, occupant, après Londres et avant Paris, le deuxième rang dans la liste des villes les plus peuplées de la Terre². Contrairement aux autres grandes villes du monde, New York n'est pas une capitale nationale ni même celle de l'État de New York. Comme le souligne Kenneth Jackson, cela ne l'empêche pas de dépasser, au cours du dix-neuvième siècle, une par une les villes américaines rivales : à la fin du siècle précédent, New York devient devant Philadelphie la première ville pour le commerce côtier ; c'est aussi la centre américain pour la diffusion des informations commerciales et politiques ; au début du dix-neuvième, New York est déjà la plus grande ville du nouveau monde ; au milieu du siècle, le port de New York est devenu la porte d'entrée principale pour les immigrants européens ; vers la fin du siècle, New York est «à tout égard — du nombre de la population via la production industrielle à la finance et le commerce — la «ville empire» occupant la première place dans la nation»³.

A part sa grande taille et l'énorme richesse accumulée, New York ne brille pas par la qualité de son expression physique. Selon Robert Stern et autres, auteurs de l'étude *New York 1880*, le New York de 1865 est, à la

1. Kantrowitz, Nathan, «Population», in Jackson, Kenneth T. (ed.), *Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999, p. 923. De 1874 à 1895, l'emprise de la ville correspond à l'île de Manhattan et à une partie du Bronx. Le Bronx n'ayant en 1900 qu'un total de 220.507 habitants, sa partie new-yorkaise n'influe guère sur le chiffre total des habitants de New York pour la période de 1874 à 1895.

2. Jackson, Kenneth T., «The Capital of Capitalism», in Sutcliffe, *Metropolis...*, *op. cit.*, pp. 321-322.

3. *Ibid.*, p. 319.

fin de la guerre de Sécession américaine marquant le début d'une période «sauvage» — économiquement et politiquement parlant —, une ville «hautement efficace» et «la plus moderne du pays. Mais, malgré une population de 900.000 habitants, elle demeure, «selon les standards internationaux, toujours provinciale», «une petite ville en train d'exploser»⁴.

Le plan d'extension de 1811 est une des sources de cette expression «provinciale». Il organise les quatre cinquième de la surface de l'île de Manhattan en îlots rectangulaires définis par un réseau d'avenues longitudinales et de rues transversales. C'est un damier qui se veut «pratique et économique», mais il est insensible à la topographie de l'île, pourvu de trop peu d'espaces libres, souffrant de trop d'intersections étroites, provoquant par ses parcelles fines et longues une sur-densité, et ne prévoyant aucun accès particulier aux édifices publics ni leur mise en scène⁵. Tardivement, le projet de Central Park, issu du concours gagné en 1858 par Frederick Law Olmsted (1822-1903) et Calvert Vaux (1824-1895), est intégré dans ce plan «rempli» au fil du siècle et augmente ainsi sensiblement l'offre d'espaces libres⁶.

Quant à la structure du bâti new-yorkais, elle est, jusqu'à la période de l'après-guerre de Sécession, globalement basse, d'une hauteur de quatre et exceptionnellement cinq étages au maximum, et dominée par les flèches d'église dont la plus haute est celle de Trinity Church (284 pieds). A partir de 1875 seulement, le Western Union Building de George B. Post (1837-1913), le Tribune Building de Richard M. Hunt (1827-1895) et les tours du Brooklyn Bridge conçu par les ingénieurs John A. (1806-1869) et Washington (1837-1926) Roebling mettent cette hiérarchie en cause⁷.

Après 1880, de hauts immeubles de bureaux — en ossature métallique à partir de la fin de la décennie — et des entrepôts de gabarit très important commencent à changer radicalement l'aspect physique de la ville. Pour ces deux dernières décennies du siècle, Harvey Kantor note également, dans sa thèse sur les débuts de l'urbanisme à New York, l'émergence du chemin de fer aérien, de l'électricité, du téléphone, du télégraphe et d'un meilleur éclairage⁸.

Alors que, dans leur ensemble, ces éléments conduisent à une expression physique et à un fonctionnement spécifiquement new-yorkais — la réussite technologique du grand pont et le dédoublement de la chaussée par un système de transport surélevé en sont les principaux —, le résultat général fait l'objet d'une auto-critique

4. Stern, Robert A. M. ; Mellins, Thomas ; Fishman, David, *New York 1880*, New York, Monacelli, 1999, pp. 9, 13, 19 ; et Kantor, *Modern...*, *op. cit.*, pp. 6-12.

5. Kantor, *Modern...*, *op. cit.*, pp. 6-12.

6. *Ibid.*, p. 14.

7. Stern, *New York 1880*, *op. cit.*, pp. 11-13.

8. Kantor, *Modern...*, *op. cit.*, pp. 24-26.

sévère. En plus de citer les conséquences dramatiques du plan de 1811 (surpeuplement, congestion, absence de mise en scène, ...), Kantor mentionne que les New-Yorkais subissent les nuisances sonores des chemins de fer aériens, la congestion causée par les hauts immeubles et l'obstruction du paysage urbain par les câbles électriques et télégraphiques suspendus⁹.

Au niveau architectural, les auteurs de l'étude *New York 1880* parlent de l'absence générale de monumentalité et de grandeur civique des édifices des nombreuses institutions culturelles new-yorkaises¹⁰. Ils expliquent que l'architecte Richard Morris Hunt est celui qui répond le mieux à la nouvelle «responsabilité publique des riches» en considérant la qualité architecturale et celui qui est «préparé à marquer la grande ville, prêt à transformer le village tranquille et commercialement prospère mais culturellement provincial en une capitale mondiale»¹¹.

Pour ce faire, Hunt, le premier des nombreux anciens élèves américains de l'École des beaux-arts de Paris et, avant son retour à New York en 1855, collaborateur de Hector Lefuel (1810-1880) pour le projet du pavillon de la Bibliothèque du palais du Louvre, transfère le savoir-faire architectural de Paris vers New York. Mais Hunt n'est pas seulement l'auteur, parmi d'autres, du «château» de William K. Vanderbilt (1849-1920) de Fifth Avenue, construit de 1878 à 1882, ou de la Lenox Library (1870-1877). Même s'il n'est pas celui qui introduit en 1852 le toit en mansarde à New York, il est sans doute un des responsables de la «Mansard Mania» que le *New York Times* y détecte en 1872¹². Hunt contribue surtout à révolutionner la façon dont les New-Yorkais de classe moyenne se logent. Bien qu'il soit depuis toujours hors question, pour les Américains, d'habiter autrement que dans une «vraie» maison, Hunt projette en 1869 et en 1872 les immeubles d'appartements introduisant un type architectural pour lequel, dès la moitié des années 1870, le New York City Buildings Department adopte officiellement le terme «French flats»¹³.

Compte tenu du succès des *French flats* donnant à New York une urbanité plus parisienne qu'anglo-saxonne, on peut s'interroger sur la connaissance des New-Yorkais sur le Paris urbain et sur le rôle qu'ils lui attribuent à cet égard. Si l'on accepte d'habiter à la parisienne, regarde-t-on aussi l'espace urbain différemment ? La pratique parisienne de l'espace public devient-elle intéressante ? D'autant plus que les diverses critiques adressées au plan de New York, et à l'espace public en général, peuvent trouver des solutions dans l'espace parisien maintes fois copié dans le monde.

9. *Ibid.*, pp. 25-26.

10. Stern, *New York 1880*, *op. cit.*, p. 1027.

11. *Ibid.*, p. 22.

12. Cité dans *Ibid.*, p. 19. Selon les auteurs, le toit mansarde est introduit à New York par l'architecte allemand-danois Detlef Lienau (1818-1887), ancien collaborateur d'Henri Labrouste (1801-1875) et d'autres à Paris, avant de s'installer à New York en 1848.

13. Burrows, Edwin G. ; Wallace, Mike, *Gotham, A History of New York City to 1898*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 970-973.

En 1890, il intervient un événement qui provoque plus probablement encore un regard new-yorkais vers Paris : la House of Representatives des États-Unis attribue à Chicago, et non à New York, l'organisation de la World's Columbian Exposition de 1893. Selon Stern et autres, cela sert aux New-Yorkais de «puissant avertissement» et leur fait comprendre que «l'hégémonie économique à elle seule ne suffit pas pour conférer à leur ville une classe vraiment mondiale»¹⁴. Ces mêmes auteurs mentionnent aussi le fait que l'exposition colombienne est dominée par des architectes, concepteurs urbains et artistes new-yorkais dont Hunt. Rentrant triomphalement à New York, ils commencent à y construire des bâtiments, monuments et espaces publics «noblement proportionnés et bien articulés». Plus généralement, les auteurs évoquent l'existence d'une nouvelle élite politique et architecturale qui adopte alors un civisme éclairé célébrant la ville comme un «artefact culturel» et tentant de dépasser la conception précédemment dominante de l'aménagement urbain, à savoir un «utilitarisme brutal enraciné dans la croyance des pères fondateurs du pays que les villes étaient au mieux des maux nécessaires»¹⁵.

Dans la deuxième partie de notre thèse, nous mettrons en évidence le rôle primordial de Paris dans cette tentative des différents milieux professionnels new-yorkais de transformer New York dans la période d'après 1890.

Mais ici, nous nous interrogeons sur la connaissance de l'espace urbain de Paris du public new-yorkais, acquise par la diffusion générale et large d'images mentales et graphiques. Elle est fondée sur l'hypothèse que la quête new-yorkaise d'un aménagement urbain de qualité et d'une expression physique moins provinciale conduit la métropole américaine, déjà bien avant 1890, à porter sur Paris, plus que sur toute autre ville, un regard admiratif sur sa culture urbaine. Nous tenterons de démontrer que Paris occupe le rôle de la civilisation servant à construire une identité et une auto-critique new-yorkaises dans le conflit culturel. Dans le dernier tiers du dix-neuvième siècle, ce dernier a lieu entre la réalité urbaine de la métropole américaine marquée par des intérêts privés d'une économie du laissez-faire et la conscience que le résultat général n'est pas à la hauteur des besoins fonctionnels ni de l'ambition mondiale de la ville.

Que sait-on du Paris urbain ? Que représentent les espaces parisiens et la vie urbaine dans la capitale française à New York ? Comment l'œuvre de modernisation parisienne, souhaitée par un autocrate et exécutée par son préfet, est-elle reçue dans un New York démocratique mais se trouvant dans un conflit important avec l'État de New York et, du moins jusqu'en 1871, subissant les conséquences de la corruption et de l'abus de fonds

14. Stern, *New York 1880, op. cit.*, p. 1027.

15. *Ibid.*

publics dû au «Ring» de William Tweed (1823-1878)¹⁶? Quelles sont les réactions à ce dilemme provoqué par un modèle urbain mondialement reconnu mais produit par un régime contraire aux propres idéaux ? Comment les observations faites pendant le Second Empire évoluent-elles après la chute du régime en 1870 ?

Comme nous l'avons vu précédemment chez certaines études, on peut avancer que la nature autoritaire du régime politique ayant le plus profondément transformé Paris n'est pas applicable au New York démocratique et ne lui présente même pas d'intérêt. Or, plusieurs éléments nous conduisent à supposer le contraire : d'abord, l'ambition de New York doit de toute évidence conduire la ville à se positionner face à un modèle considéré depuis le milieu du Second Empire comme le modèle urbain de grande métropole ; ensuite, pour dépasser la modernité de la vie parisienne, il faut connaître le cadre de vie physique dans lequel elle se déroule ; puis, Paris possède les types d'espaces dont New York, à la structure architecturale et urbaine est somme toute assez similaire — contrairement à celle de Londres —, commence à ressentir le besoin, fonctionnellement, techniquement, esthétiquement, symboliquement ; finalement, la proclamation en septembre 1870 de la Troisième République française, transformant la France en le seul grand pays européen à régime républicain et rendant ainsi le regard positif de New York sur Paris politiquement moins délicat.

Cette première partie est organisée en trois chapitres. Le chapitre I, titré «Paris, ville moderne type», a comme premier objectif de démontrer la continuité de l'intérêt new-yorkais pour Paris. Débutant au milieu du Second Empire, il culmine au milieu des années 1890, avec la reconnaissance de Paris comme ville moderne type. Son deuxième objectif consiste à exposer la richesse des perceptions et lectures de Paris : des aspects de la pratique urbaine quotidienne à ceux de la planification. Troisièmement, il s'agit d'exposer le rôle de référence et d'exemplarité de Paris pour New York. Pour cela, nous analyserons ce que le *New York Times*, dès ses débuts en 1851, écrit sur les faits urbains et urbanistiques de Paris. Dans une liste des journaux «les plus répandus» donnée dans le guide Baedeker des États-Unis publié en 1905, ce quotidien figure juste derrière le *New York Herald*¹⁷. Nous avons choisi d'analyser le *New York Times* et non le *New York Herald* pour des raisons pratiques : seul le premier possède un index thématique et de noms de personnes, complet dès ses débuts et consultable à la New York Public Library ou à la British Library à Londres¹⁸. Mais l'analyse n'est pas limitée au *New York Times*. D'abord, elle est complétée par des textes connus d'ailleurs, par exemple les «Lettres de Paris» que Henry James (1843-1916) rédige de 1875 à 1876 pour le *New York Tribune*. Mais, surtout, ce sont

16. Share, Allen J., «Tweed, William M.», in Jackson, Kenneth T. (ed.) , *Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999, pp. 1205-1206. Cette notice indique «political leader» comme profession de Tweed qui est élu au Sénat de l'État de New York en 1867 et qui occupe aussi le poste de directeur de travaux de la ville de New York.

17. Baedeker, Karl, *Les États-Unis, avec une excursion au Mexique*, deuxième édition revue, Leipzig/Paris, Karl Baedeker/Paul Ollendorff, 1905, p. 21.

18. Par la suite, ce choix s'est avéré judicieux puisque seul le *New York Times* propose, depuis quelques années, une recherche en ligne, sur le site www.nytimes.com, par mot clef et date dans l'ensemble de ses archives. Les deux dernières années de notre travail ont grandement profité de cet instrument.

les pistes fournies par le *New York Times* lui-même qui nous éloigneront ponctuellement du quotidien : il s'agit là d'articles repris de journaux de Londres, nous donnant un aperçu du regard londonien sur Paris, de compte-rendus de monographies ou d'articles de revues mensuelles sur Paris. Analyser ces textes et leur réception par le quotidien de New York nous donne une compréhension plus claire de la complexité de la relation entre Paris et New York, relation dans laquelle Londres apparaît ici plus que ponctuellement.

Le chapitre II, titré «Capitale de la civilisation occidentale», vise à montrer ce que les espaces urbains parisiens représentent au point de vue culturel dans l'imaginaire new-yorkais. Pour cela, nous nous servons des nombreux articles sur la capitale française de la période de 1885 à 1900 environ. Ils se trouvent dans les trois revues mensuelles littéraires illustrées, selon le guide Baedeker, les plus répandues d'Amérique : *Century Magazine*, *Scribner's Magazine* et *Harper's New Monthly*¹⁹. Dans ce regard sur la culture urbaine de Paris, ces trois revues partagent un certain nombre d'auteurs, d'illustrateurs, de thèmes et de points de vue. Pour cela, il nous semble pertinent de ne pas les analyser séparément, mais comme un corpus de textes assez homogène. Souvent publiés sous forme de série, les articles de ces revues, toutes les trois éditées à New York, regardent Paris en tant qu'espace littéraire, social et poétique à plusieurs facettes.

Pourtant, la ville physique n'en est pas absente. Au contraire, la description des activités sociales des Parisiens conduit souvent à celle des espaces urbains dans lesquels elles ont lieu, les deux apparaissant ainsi comme intrinsèquement liées. Aussi, dans cet ensemble de textes sur Paris, certains articles parlent beaucoup des espaces publics sans les montrer, d'autres procèdent de manière inverse.

Ces espaces, presque exclusivement des voies, sont globalement de trois types : la rue, le boulevard et l'avenue non monumentaux, la voie monumentale. Nous nous en servons pour la structure du chapitre que nous complétons par la réception des deux expositions universelles de 1889 et de 1900 et par les thèmes, ou mythes, que Paris, ville physique et ville de l'esprit, représente globalement aux yeux des Américains.

Dans le chapitre III, titré «Paris imagé», nous nous interrogeons sur la connaissance à New York de l'espace urbain parisien par le biais d'autres images graphiques que celles des articles de revues illustrées. Si ce chapitre complète donc l'imagerie du chapitre précédent, nous n'analysons pas, en revanche, les illustrations de texte d'autres revues. Au contraire, afin de soutenir l'idée d'une perception de Paris comme sujet d'art et objet d'art, nous avons choisi de chercher des œuvres autonomes, indépendantes de tout écrit, présentées en tant qu'œuvre d'art. L'auteur n'est plus ici celui qui écrit mais celui qui fabrique une image.

Dans le cas des peintures, la diffusion de l'image se fait *a priori* par l'exposition de l'œuvre originale. Le

19. Baedeker, *Les Etats-Unis...*, *op. cit.*, p. 21. Parmi ces trois revues, le *Century Magazine* se distingue par la grande qualité de ses textes et illustrations. Tiré à 200.000 exemplaires (en 1895), c'est aussi la revue la plus vendue. Loin de disparaître après 1900 des pages de ces trois revues, Paris, et notamment le Paris des boulevards et le Paris monumental, est nettement moins présent, au profit d'aspects sociaux, de mœurs etc.

dépouillement des comptes-rendus d'expositions d'art du *New York Times* ainsi que des catalogues d'exposition de l'époque et des catalogues raisonnés des grands peintres français nous permet d'identifier les lieux et les œuvres exposées. Dans le cas des peintures commandées par la Ville de Paris pour représenter ses espaces publics lors des expositions universelles américaines, il s'agit d'une réelle volonté d'exportation de l'espace urbain et du savoir-faire urbanistique de l'administration parisienne. Enfin, certaines photographies ou monographies photographiques diffusent massivement un très grand nombre d'impressions précises de Paris. Dans l'ensemble, toutes ces représentations contribuent à une connaissance détaillée et à une reconnaissance de la valeur doublement artistique de l'espace urbain parisien.

I.1

Le *New York Times* face aux transformations de Paris (1858-1871)

Fondé en 1851, le *New York Times* relate régulièrement les événements intérieurs et extérieurs de la politique française. Tout au long du dix-neuvième siècle, l'augmentation de cette présence est d'ailleurs parallèle à celle du nombre de pages (qui passe en quelques décennies de huit à plus de trente). Les événements français singuliers comme le coup d'état de 1852, la fin du Second Empire, la Commune, la guerre contre la Prusse et le début de la Troisième République renforcent ponctuellement cette présence. Des nouvelles régulières sur les événements culturels et plus généralement mondains à Paris retiennent également beaucoup l'attention, sans oublier celles consacrées aux expositions universelles. Limitons-nous cependant ici aux articles qui évoquent concrètement la ville en tant qu'environnement construit, vécu et géré.

Description & prise en exemplarité

Le premier article traitant de façon plus détaillée de «l'amélioration» (*improvement*) de Paris apparaît fin 1858. L'image de Paris est celle d'une ville dynamique qui est en train de se recréer entièrement. Sommes énormes votées, construction d'une nouvelle gare «trois fois plus grande que tout ce qui existe sur le continent», et surtout :

«[Des] immeubles, des places, des rues entières sont déplacés et bougés comme des figures sur un échiquier, et, ce qui est plus remarquable, dans tous les nouveaux quartiers, ces immeubles ont cinq et six étages et sont construits en pierre massive, avec des façades sculptées et des intérieurs dorés. Le journal municipal [...] énonce le fait étonnant que le taux quotidien de mortalité a été réduit de 75 à 40 depuis le début des améliorations de Paris !»¹

Ainsi, conclut l'auteur, si la construction d'une ville comme Paris il y a dix ans faisait preuve de «barbarisme», «dix ans de plus donneront un tel élan dans la bonne direction que rien n'est à craindre pour son avenir»².

1. «Affairs in France», *The New York Times*, 29 décembre 1858, p. 2 ; la traduction des articles de l'américain en français a été faite par l'auteur.

2. *Ibid.*

Au-delà du souci pour l'avenir de Paris et de la simple description, même admirative, de ses transformations, la question de la comparaison des métropoles et de l'exemplarité se pose dès le printemps 1860 dans les colonnes du *New York Times*. Un New-Yorkais qui, au retour d'un séjour de plusieurs années à Paris, adresse un texte au journal, exprime son regret de voir sa ville très peu digne d'être «la capitale de la première nation mondiale pour l'industrie et le progrès»³. Il expose donc des informations détaillées sur l'organisation de l'administration et sur quelques réalisations de travaux publics à Paris, «ville qui est justement considérée comme la plus élégante et la mieux dirigée dans le monde». Concentration du pouvoir sur un petit nombre de personnes (notamment sur les deux préfets dont les tâches sont bien définies), le contrôle et la qualité des constructions réduisant le risque d'incendie, la réglementation de la hauteur des bâtiments en rapport avec la largeur de la rue, le nettoyage des rues, la présence de l'eau dans la ville, le système de canalisation évitant les odeurs désagréables en surface : autant d'éléments de recommandations pour New York.

Le discours de Napoléon III, fait à l'occasion de l'ouverture du boulevard Malesherbes au mois d'août 1861 et retranscrit sans commentaire dans le *New York Times*, révèle aux New-Yorkais les aspects internes et officiels des efforts entrepris dans la capitale française, leur dressant ainsi l'image qu'elle a d'elle-même. Il confirme les arguments concernant le sanitaire, tout en ajoutant ceux concernant l'économie :

«[Afin] d'activer le travail, et de donner une nouvelle vie à l'industrie et au commerce de Paris, en les débarrassant des obstacles qui empêchaient leur croissance [...]. Concernant l'administration de la ville, en repoussant l'octroi jusqu'aux fortifications, et en reliant les extrémités avec le centre par de larges voies, cela tend à égaliser le prix de toute chose à l'intérieur de ce vaste cercle.»⁴

La ville, en tant que support de l'activité économique, doit également lui fournir un réseau performant de voies de circulations. Cette idée est un aspect important pour les New-Yorkais. Nous y reviendrons plus loin.

Quinze jours plus tard, l'Empereur français est décrit comme un *master builder* qui semble forger la ville par magie :

«Il agite sa baguette au-dessus de ce curieux chaos et l'ordre jaillit. Il prend sa carte topographique, il voit un quartier dense là où les maisons sont inhabituellement épaisses, imaginant que l'air doit être mauvais et la circulation difficile, et il dit «Il doit y avoir une place pour donner de l'air, et de larges rues qui partent de là pour faciliter la circulation», et *presto* ! la chose est faite.»⁵

3. «Paris and Its Government», *The New York Times*, 11 avril 1860, p. 3.

4. «What the Empire Does for Paris», *The New York Times*, 30 août 1861, p. 2.

5. «From Paris», *The New York Times*, 16 septembre 1861, p. 2 ; le mot «presto» est en italien et en italique dans le texte original.

L'article évoque également plusieurs notions nouvelles autour de détails opérationnels et de compositions des travaux haussmanniens, ce qui confronte les New-Yorkais à des méthodes et des aspects nouveaux de la fabrication de la ville. Il s'attarde sur la question de l'expropriation et ses mécanismes de compensation, mais aussi sur le risque d'abus causé par la stratégie de propriétaires de terrains en vue d'expropriation. Et concernant la couverture du canal Saint-Martin, «peu importe les millions dépensés si la ville se débarrasse d'une incommodité et des choses qui blessent l'œil». Quant à la composition urbaine, l'article aborde les éléments essentiels : boulevards circulaires et radiaux, profil en travers des voies (largeur ; nombre de rangées d'arbres), monuments (emplacement).

Si, pour l'instant, la composition du plan général et l'ouverture de quartiers est vue comme arbitraire, le correspondant évoque cependant l'architecture qui accompagne le projet des voies et qui joue un rôle essentiel dans l'apparence de la ville. Cela est clairement évoqué dans le contexte du boulevard de Sébastopol :

«La rue a une largeur de cent vingt pieds et elle est entièrement bordée de ces immeubles magnifiques en pierre de cinq étages, avec des façades taillées, lesquels font du Paris moderne la ville modèle en beauté architecturale.»⁶

On peut alors identifier trois notions primordiales : la modernité de Paris, sa beauté et l'exemplarité de cette beauté. Ici, comme dans le discours de Napoléon III, la question de la beauté est liée à une vision plus large de la modernisation. La beauté en est plutôt le résultat. Quant à la notion de l'exemplarité de la beauté, elle ne s'adresse pas explicitement à New York, mais elle exprime bien l'admiration naissante envers un résultat esthétique. L'emploi fréquent du mot *magnificent* dans le contexte de voies, de bâtiments publics et immeubles de rapport, crée chez les New-Yorkais l'image d'une ville enviable quant à l'attention portée à son apparence.

Un plan scientifique pour Paris... et pour New York

Fin 1867, après une période de six ans pendant laquelle l'attention des États-Unis est accaparée par la guerre de Sécession et ses suites, les articles consacrés aux transformations de la capitale française réapparaissent. Si l'ensemble des textes continue dans la description admirative des détails et des mécanismes des travaux, nous identifions maintenant un souci accru d'expliquer les objectifs généraux qui fondent le projet. Pour les auteurs, il s'agit maintenant de remettre en cause le côté arbitraire des décisions avancé précédemment :

«Les grandes modifications que M. Haussmann a introduites dans le vieux plan de Paris n'ont pas été dictées par le motif, si communément avancé, que le terrain doit être acquis tant qu'il est peu coûteux. M. Haussmann procède

6. *Ibid.*

selon des principes plus élevés que celui-ci.»⁷

Ces «principes plus élevés» sont décrits d'abord comme étant de nature militaire, mais «M. Haussmann ne manque jamais de rappeler des motifs d'un ordre supérieur et plus noble». Ces motifs sont expliqués par «l'air et la lumière, et par conséquent, la santé et la moralité». Le correspondant du *New York Times* acquiesce :

«[En] ce moment, Paris est la ville la plus propre, la plus saine, et celle dont l'apparence est la plus morale dans le monde. Aucune ville, qui l'approcherait en taille, ne peut se vanter d'une chose telle que sa physionomie morale.»⁸

La «physionomie morale» de Paris et la moralité de ses habitants seraient alors intimement liées : confrontés au souci porté à l'espace public, à sa luminosité et à sa propreté, les Parisiens seront d'abord incités à s'acheter un nouveau manteau, puis une nouvelle chemise, et finiront par prendre plus de soin de leur hygiène personnelle et «penser à la baignoire».

Dans un article paraissant seulement trois jours plus tard, le même correspondant insiste de nouveau sur l'absence de décisions arbitraires en dénonçant d'abord quelques caricatures habituelles :

«Il est coutume de parler du préfet comme traçant des lignes à travers le plan de ville pour son propre amusement ; ses pires ennemis l'imaginent au milieu de fêtes bachiques dans son magnifique palais, demandant son plan de ville et son ingénieur, et traçant, à l'amusement de ses joyeux convives, des grandes lignes de destruction et de reconstruction. Bien sûr tout cela est de la fantaisie.»⁹

Au contraire, «les mesures du préfet ne sont pas aussi arbitraires qu'elles n'apparaissent en surface, car les investigations sur la nécessité de chaque amélioration sont très complètes et enlèvent tout soupçon de caprice.» Cela est illustré à l'aide de la circulation dont la question est à rajouter, selon l'auteur, à celles de la santé, de la beauté et de la commodité militaire, évoquées précédemment. En effectuant un comptage biannuel des personnes et voitures en plusieurs points de la ville, l'administration connaît la «pression de la circulation», ce qui lui «évite toutes les fausses représentations sur la croissance et les besoins des différents quartiers».

Par contre, l'idée d'approche scientifique, déjà palpable, n'est explicitement prononcée que dix mois après, dans un texte qui met directement en relation l'œuvre d'Haussmann et l'expérience quotidienne à New York. Le préfet n'y est pas seulement décrit comme celui qui, «le premier, a systématisé la construction des rues» :

«C'était lui qui a compris que les rues doivent être faites pour convenir à une ville, et non la ville construite pour

7. «The French Capital», *The New York Times*, 13 décembre 1867, p. 2.

8. *Ibid.*

9. «The French Capital», *The New York Times*, 16 décembre 1867, p. 2.

convenir à un schéma de rues. [...] Il a proclamé la doctrine anciennement hérétique qu'il est absurde, dans une ville presque circulaire, de tracer les rues perpendiculairement.»¹⁰

Après l'expression du «souhait qu'un Haussmann aurait dû présider à la planification de New York et de la plupart des villes américaines», l'auteur poursuit :

«La vérité est que la seule méthode scientifique pour tracer des voies consiste à les construire dans un plan adapté au *terrain* de la ville et à la forme qu'elle doit prendre peu à peu.»¹¹

Si Paris a donc profité d'une méthode scientifique pour ses nouvelles voies, New York, en revanche, est victime d'un système de rues «parmi les plus stupides». Confronté à l'échec du système existant, il ne reste que l'espoir d'une amélioration future :

«Bien que nous ne puissions atteindre le changement de plan radical et global dont seul l'audace d'un Haussmann et le porte-monnaie d'un Napoléon sont à la hauteur, nous pouvons au moins exécuter nos futurs projets de rues selon un système adapté à la topographie de la ville.»¹²

Cette perception «scientifique» des transformations parisiennes ressort dans un article traitant de New York, publié en 1869 sur trois colonnes de la première page, et invoquant le modèle de Paris pour le réaménagement de certains quartiers :

«Mais pourquoi la réhabilitation des terrains vagues de la métropole ne pourrait-elle pas se faire scientifiquement et selon des règles, plutôt qu'irrégulièrement et par hasard comme aujourd'hui ? [...] Nous ne disposons pas ici d'un empereur pour reconstruire et embellir New York de la même façon que Paris l'a été, et ce travail doit être fait, s'il se fait, par une série de grandes sociétés.»¹³

Il est alors clair que si le modèle de Paris en tant que construction et méthode ne souffre aucune remise en cause, les New-Yorkais, conscients de l'impossibilité d'importer également l'appareil administratif et financier, croient, peut-être naïvement, que l'initiative privée est capable de relever ce défi.

Défendre Haussmann

Grâce aux différents textes positifs, prônant souvent l'exemplarité pour New York, les transformations haussmanniennes semblent atteindre un statut tout à fait particulier à New York. En tout cas, vers la fin du

10. «The French Capital», *The New York Times*, 16 octobre 1868, p. 6.

11. *Ibid.* ; le mot «terrain» est en français et en italique dans le texte original.

12. *Ibid.*

13. «New-York Architecture», *The New York Times*, 2 août 1869, p. 1.

Second Empire, il arrive à trois reprises que le *New York Times* défende Haussmann contre des critiques exprimées à Paris et aussi à Londres. Cette défense nomme aussi des arguments qui mènent, comme nous venons de le voir, à la perception d'une approche scientifique.

La première fois, en juillet 1868, l'article évoque le percement de la rue de la Paix et l'indignation causée aussi bien par ce fait que par la publication des *Comptes fantastiques du baron Haussmann*, ouvrage dans lequel Jules Ferry (1832-1893) fait connaître aux Parisiens l'énormité de la dette municipale. Le correspondant du *New York Times* réagit cependant surtout contre les critiques venues de Londres :

«Même les journaux de Londres, jaloux de la beauté architecturale de Paris, et aigris de ne pas disposer eux-mêmes d'un Haussmann, essaient aussi de s'en prendre à notre pauvre préfet, mais tout n'est que rancune et méchanceté, sans l'ombre même de bon sens. Ils lui reprochent d'avoir démoli la belle rue de la Paix alors que, en fait, il n'a enlevé que sept maisons dont deux seront reconstruites plus belles qu'avant. Ils condamnent le percement des voies diagonales comme inutile, quand tout le monde sait que ce travail doit être fait maintenant ou bientôt [...]. M. Haussmann comprend la situation et il est prêt à prendre la responsabilité de réaliser la tâche maintenant. [...] Les nouvelles rues, conçues avec un œil pour la beauté et la santé, sont censées traverser et démolir les vieux quartiers mal construits et mal habités.»¹⁴

Une autre occasion de défendre Haussmann se présente quelques mois plus tard, quand le *New York Times* relate le débat parisien sur la gestion des affaires du préfet, débat provoqué par l'opposition parlementaire :

«Le préfet de Seine a fait de Paris la plus belle ville au monde, mais il a, en le faisant, contracté une dette municipale correspondant à quatre-vingts dix millions de dollars, et il semble maintenant qu'une partie considérable de l'argent a été trouvée d'une manière qui, sinon absolument illégale, était pour le moins frauduleuse et calculée en vue de tromper les redevables sur le montant dont ils étaient responsables.»¹⁵

Rapportant que l'aspect le plus étonnant de cette affaire est la «révélation qu'il existe depuis longtemps dans beaucoup de quartiers une intense et profonde antipathie vis-à-vis de la théorie et de la pratique de M. Haussmann», l'article n'hésite pas à rappeler le paradoxe pratiqué par certains Parisiens qui se plaignent «tout en considérant l'embellissement de Paris comme désirable et tout en se réjouissant et en profitant des foules d'étrangers attirés par son résultat».

En citant le quotidien *Les Débats*, l'article fait surgir de façon inattendue un autre aspect de la critique. Il concerne le principe de «transformer la fière et ancienne cité de Paris en une sorte de vaste hôtel [...] pour

14. «The French Capital», *The New York Times*, 5 juillet 1868, p. 6.

15. «M. Haussmann in Trouble», *The New York Times*, 22 mars 1869, p. 4.

attirer des clients fortunés. D'un coût énorme, et avec l'aide de toutes sortes de dispositifs douteux pour trouver de l'argent, le vieux Paris, avec tout son grand légendaire et ses associations historiques, est en train d'être balayé pour faire place à un Paris haussmannisé qui ne sera plus qu'un «lieu de luxe et de plaisir, un rendez-vous pour tous les millionnaires oisifs de l'Europe» — et de l'Amérique, pourrait ajouter *Les Débats*.»¹⁶

À cela, le *New York Times* rétorque :

«Plus l'identité du vieux Paris est détruite complètement, plus les traditions d'anciennes dynasties sont submergées ; et plus les splendeurs du nouveau Paris sont grandes, plus grande sera la popularité du Second Empire auprès des classes qui, après tout, forment la vaste majorité aussi bien des Parisiens que des provinciaux. Napoléon désire ardemment son objet et son édile superbe va le mener à bien. [...] Il y a des milliers qui tirent d'une visite de Paris de l'amusement, de la récréation, de la santé, de l'instruction et du plaisir innocent, et qui ne sont pas des «riches oisifs» [...]. En ce qui nous concerne, tout en comprenant les sentiments de tristesse des *Débats*, nous sommes fermement disposés à crier «*Vive Haussmann*».»¹⁷

En mai 1871, plus d'un an après la révocation du préfet, un esprit admiratif domine également un article regrettant la désolation qui règne autour de la place de l'Étoile barricadée au moment de la Commune. À l'instar des nécrologies consacrées aux hommes célèbres, le texte dresse ici l'historique d'une place dont les heures glorieuses sont passées. Très vite, l'auteur glisse cependant vers l'historique plus général des transformations parisiennes, en décrivant, dans un procédé devenu habituel dans ce type d'article, d'abord la démolition puis la construction de la ville :

«Hausmann était ce que l'on pourrait appeler un paysagiste des villes. Par un simple mouvement du mur extérieur, il a ajouté un tiers à la superficie de Paris. Il a pris une vieille carte de la ville et a dessiné un grand projet, reliant les villes, villages et faubourgs séparés en une seule grande métropole [...]. Là où il a tiré ses lignes, suivaient le théodolite du géomètre ainsi que la pioche de l'ouvrier. [...] Les rues et boulevards du nouvel empire creusaient impitoyablement à travers le cœur de la ville, en ne préservant ni taudis ni hôtel particulier, en retournant littéralement les choses de l'intérieur vers l'extérieur, d'une façon qui dérangeait grandement les plus anciens des habitants.»¹⁸

Si le paragraphe sur la démolition n'émet aucun jugement en particulier, celui sur la construction reprend un ton admiratif :

«Mais le préfet de la Seine savait aussi bien construire que démolir. Il traitait les plaies pécuniaires des propriétaires sans immeuble avec d'amples dédommagements, et il guérissait les cicatrices architecturales avec des kilomètres et kilomètres de solides et d'élégants immeubles de six et sept étages, presque aussi beaux et artistiques qu'une boîte

16. *Ibid.* Il s'agit en réalité du *Journal des débats politiques et littéraires*.

17. *Ibid.* ; l'expression finale est en français et en italique dans le texte original.

18. «The Gate of Paris», *The New York Times*, 14 mai 1871, p. 3.

en albâtre. Des avenues, des squares, des églises, des théâtres, des fontaines et des jardins poussaient sous sa dictature comme des champignons.»¹⁹

Wood, Tweed, Hall : des hommes politiques mis en relief à l'aide d'Hausmann

La conscience de ne pas avoir les moyens d'organiser et encore moins de mettre en œuvre un plan général «scientifique» pour New York n'empêche ni l'apparition ponctuelle de dispositifs parisiens ni l'utilisation, à des fins politiques, du personnage d'Hausmann. Pour ce qui est des dispositifs, nous pouvons citer, à titre d'exemple, la voie diagonale. Dès le milieu des années 1860, un grand nombre de propositions isolées sont étudiées pour soulager Broadway, la seule voie à parcourir entièrement l'île de Manhattan :

«L'un de ces plans [...] consiste à prolonger Fifth Avenue, en élargissant Laurens Street [aujourd'hui La Guardia Place] de vingt-cinq pieds sur son côté ouest et en traçant une voie en diagonale à travers Washington Square, obtenant ainsi une avenue aussi élégante que n'importe quel boulevard parisien [...]»²⁰

Ici, la beauté des boulevards parisiens ne semble pas seulement, une fois de plus, admise comme une donnée évidente, mais c'est aussi un élément à égaler voire à surpasser.

Le baron Hausmann, en tant que symbole d'autorité, d'audace et d'intelligence, mais aussi représentant la modernisation de Paris, sert de référence aux responsables new-yorkais. Fin 1867, le *New York Times* relate comment Fernando Wood (1812-1881), ancien maire de New York (de 1854 à 1857 et de 1859 à 1860) et de nouveau candidat à la mairie, s'empare de l'exemple parisien pour augmenter ses chances de l'emporter :

«Fernando Wood, se présentant l'autre jour aux élections à la mairie, a promis que, si les gens l'élaient, son ambition serait de faire pour New York ce que M. Hausmann fait pour Paris dans le sens de l'embellissement et de l'amélioration de la ville.»²¹

L'auteur, qui, par ailleurs, insiste non sans contradiction sur l'impossibilité et l'inutilité de réaliser une œuvre aussi gigantesque à New York, rappelle tout de même, et cela sans équivoque, les changements qui s'effectuent à Paris :

«Tout le monde a beaucoup entendu parler des transformations parisiennes dont l'auteur est M. Hausmann. Ses travaux extraordinaires dans l'ouverture de vastes voies, dans l'élévation de superbes lignes de bâtiments et de grands édifices publics, dans l'embellissement de la ville et dans l'amélioration des circonstances de vie des

19. *Ibid.*

20. «Opening New Thoroughfares», *The New York Times*, 6 février 1868, p. 4.

21. «New-York and Paris», *The New York Times*, 13 décembre 1867, p. 4. Pour les mandats des maires de New York, cf. Bradley, James, «Returns of Mayoral Elections in New York City, 1834-1894», in Jackson, *The Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999, pp. 735-736.

New-York and Paris.

FERNANDO WOOD, when running for Mayor the other day, promised that, if the people elected him, it would be his ambition to do for New-York what M. HAUSMANN is doing for Paris in the way of beautifying and improving the City. Mr. WOOD, however, was

(NYT, 13/12/1867, p. 4.)

habitants de la capitale française, ont causé l'émerveillement et l'admiration de tous ceux qui ont visité Paris pendant cette dernière douzaine d'années. [...] Ainsi chacun peut savoir que [Paris] a atteint une splendeur inégalée et qu'il est plus que jamais la gloire de la France et la capitale du monde.»²²

En outre, le quotidien utilise également la référence d'Hausmann pour mettre en relief la faiblesse de certains responsables de New York. Intitulé «Hausmann le Petit», un texte de 1870 compare le directeur des travaux publics new-yorkais, William Tweed, à l'ancien préfet de Seine :

«Hausmann dépensait beaucoup d'argent, Tweed fait pareil ; les comptes d'Hausmann n'étaient pas au-dessus de tout soupçon, ceux de Tweed ne le sont pas non plus ; Hausmann, en tant que despote, détestait les amis de la liberté, c'est pareil pour Tweed ; quand le peuple reprit le pouvoir dont il avait été privé, Hausmann fut chassé — cela sera pareil avec Tweed.»²³

L'auteur se dit cependant désolé que cette analogie si prometteuse entre le préfet parisien et le «boss» de la puissante organisation politique Tammany Hall échoue dans un point essentiel :

«Pendant que Hausmann embellissait Paris, Tweed et sa bande n'ont qu'aidé à défigurer New York. Le baron est censé avoir empoché une bonne somme d'argent public, mais, pour ce qui en est, il a donné aux gens quelque chose à regarder.»²⁴

Pis encore, par rapport à New York, les «artisans maladroits de la Seine n'ont rien à montrer d'équivalent en escroquerie».

Quelques mois plus tard, en juillet 1871, la comparaison avec Hausmann, cette fois-ci d'A. Oakey Hall (1826-1898), allié politique de Tweed et maire démocrate de New York depuis 1868, dévoile un discours similaire, sans cependant défendre les résultats de l'ancien préfet. Dans ce cas aussi, le responsable new-yorkais est pire qu'Hausmann :

«Les deux retournent leur manteau et trahissent le public qu'ils promettaient de servir. Mais, en impudence, Hall devance le Parisien, et il emporte incontestablement la palme de la suprématie en ignorance prétentieuse, couplée à une mesquine malveillance.»²⁵

22. *Ibid.*

23. «Hausmann the Little», *The New York Times*, 24 octobre 1870, p. 4.

24. *Ibid.*

25. «Hausmann and Hall», *The New York Times*, 17 juillet 1871, p. 4.

Si, grâce à l'étude de ces quelques articles, nous pouvons confirmer l'observation des travaux haussmanniens depuis New York pendant le Second Empire, il est également possible d'affirmer qu'elle est, de façon implicite ou explicite, directement liée aux questions new-yorkaises. La question se pose de savoir si et en quoi l'œuvre d'Hausmann est transposable à New York. Il s'instaure alors une relation dynamique et parfois contradictoire entre exemplarité et remise en cause, où l'exemplarité pour New York domine largement. En revanche, si la qualité de modèle des travaux et des méthodes techniques ne souffre d'aucun doute, le personnage du préfet de Seine peut prêter à polémique.

Certes perçu comme autoritaire voire despotique, Hausmann est également décrit comme personnellement responsable du succès des opérations urbaines. Ses capacités hors norme ne se limitent pas à l'administration, mais incluent l'approche systématique et rationnelle des problèmes d'une part et l'approche contextuelle du terrain d'autre part. Le préfet est clairement vu comme l'auteur d'un projet d'ensemble qu'il exécute, en tant que scientifique et «paysagiste des villes», avec l'aide de ses ingénieurs. C'est autour de lui et de son œuvre que l'analyse des articles du *New York Times* nous a permis d'identifier plusieurs thèmes importants : la qualité scientifique de la démarche, l'impact positif des réalisations sur la moralité, la défense de l'œuvre vis-à-vis des critiques, l'utilisation du préfet à New York.

L'approche générale et cohérente des transformations ainsi que les réalisations suscitent une grande envie du côté des New-Yorkais, non seulement parce qu'ils ont le plus grand mal à élargir la moindre voie existante (sans parler d'un percement), mais surtout parce qu'ils prennent conscience que leur ville ne peut pas rivaliser de modernité, d'hygiène et de beauté avec Paris. Le *New York Times* exprime bien le décalage entre ambition et réalité new-yorkaise :

«Ainsi nous voyons que New York, grande comme elle est, n'est, après tout, guère qu'une infante, comparée à ce qu'elle sera quand elle commencera à atteindre [...] sa destinée impériale comme ville centrale du monde.»²⁶

Pendant les décennies suivantes, et non sans conflit, les New-Yorkais essaieront de répondre à la question que le Paris du Second Empire leur pose.

26. «New-York Architecture», *NYT*, *op. cit.*

I.2

Paris, modèle pratique (1870-1890)

La continuité dans l'aménagement de Paris

Entre la fin du Second Empire et l'année 1890, date de publication des *Mémoires* du baron, l'ancien préfet, désormais sans fonction politique ni administrative, disparaît presque entièrement des nouvelles du *New York Times*. Cela n'est guère surprenant car, comme l'annonce le journal en 1872 non sans regret, «les plans de M. Haussmann ont été abandonnés» par le nouveau conseil municipal²⁷.

Or, assez rapidement, les lecteurs du *New York Times* apprennent que cela ne signifie pas l'arrêt d'importants travaux publics dans la capitale et que le projet haussmannien, ou du moins certaines parties, peuvent également être portées par un conseil municipal démocratiquement élu. Ainsi, dès 1874, le journal relate une réaction plus nuancée des conseillers municipaux :

«Comme ils ont constaté de nombreuses et d'immenses améliorations publiques entamées dans la métropole, ils ont jugé utile d'en poursuivre certaines ; mais ils ne se sont occupés que de celles qui étaient nécessaires, et en ont laissé d'autres inachevées.»²⁸

Dix ans plus tard, les dépenses importantes consacrés aux travaux parisiens semblent appuyer l'idée d'une relative continuité. Les chiffres publiés dans le journal new-yorkais montrent que le budget annuel moyen consacré aux travaux publics de 1872 à 1881 comporte 13.800.000 dollars. À en croire d'autres chiffres publiés plus d'une décennie auparavant, cela correspond à 59 pour-cent du budget moyen annuel de l'ère haussmannienne (23.527.777 dollars)²⁹. Les années écoulées entre les deux publications rendent la comparaison difficile. En revanche, un article de 1878, bien qu'il ne donne pas de chiffres concrets, illustre la connaissance qu'un lecteur du *New York Times* pourrait avoir des travaux publics parisiens de l'ère républicaine par rapport à ceux de l'ère impériale :

«[Il] y a eu de plus importantes améliorations à Paris pendant la nouvelle république que pendant l'empire et, en

27. «France — Rebuilding the Capital and Work for the People», *The New York Times*, 6 novembre 1872, p. 2.

28. «Progress in Paris», *The New York Times*, 7 décembre 1874, p. 4.

29. Pour la période de 1872-1881, cf. «Brief Foreign Notes», *The New York Times*, 5 mai 1884, p. 4. La somme total indiquée est de 130.800.000 dollars ; pour la période de 1853-1870 («l'administration de Haussmann»), cf. «Foreign Items», *The New York Times*, 27 février 1870, p. 3. Le total pour cette période est donnée comme 423.500.000 dollars. À titre de comparaison, l'abonnement annuel au *New York Times*, dans les années 1880, coûte six dollars.

outre, elles ont été faites à un prix beaucoup plus bas. Le boulevard St. Germain a ouvert au soleil et à l'air et aux arbres toute la partie sud de la ville [...].»³⁰

Cette impression est d'autant plus étonnante que la part du budget destiné aux nouvelles voies diminue fortement par rapport l'ère haussmannienne. Le linéaire de nouvelles voies réalisées annuellement dans les années 1870 représente seulement 29 pour-cent par rapport au Second Empire, c'est-à-dire la moitié des 59 pour-cent qui restent du budget global³¹.

Si la création de voies diminue donc fortement, dans l'absolu et aussi relativement au budget global des travaux publics, c'est qu'on accorde plus d'argent à la construction de réseaux d'eau potable et d'assainissement, d'éclairage, de jardins publics et d'édifices publics, et aussi à la réparation et à l'entretien des voies et équipements existants³².

Pendant le dernier quart du dix-neuvième siècle, la présence du Paris urbain dans le *New York Times* permet de comprendre comment ces différents éléments engendrent certains nouveaux thèmes qui sont désormais associés à Paris. Ils font de la capitale française, pour New York, le modèle même de la ville moderne.

Une ville fait sa toilette

Le premier de ces thèmes peut être résumé sous le terme de «toilette urbaine» que nous avons brièvement abordé dans le premier chapitre. En 1868 déjà, un article du *New York Times* explique l'idée de l'évacuation rapide des eaux à l'aide de surfaces étanches permettant de les rassembler, plutôt que de les laisser s'infiltrer dans le sol, puis de les collecter dans un réseau souterrain, considéré ici comme «une des plus grandes des merveilles modernes»³³. La description quasi touristique de ce réseau, quelques années plus tard, montre qu'il s'agit là d'un monde dont la propreté égale celle de la surface :

«Les murs du tunnel, les tuyaux et les trottoirs étaient tous excessivement propres. Les noms de rues et même les numéros des maisons devant lesquelles nous sommes passés, étaient appliqués au murs sur des plaques émaillées, exactement comme cela se fait en surface.»

«Il n'y avait que peu, voire pas d'odeurs.»

«[...] Un par un nous avons été aidés par le délégué technique dans des gondoles noires. [...] Nous avons glissé sur

30. «New Publications. *Paris Parks and Gardens*», *The New York Times*, 14 octobre 1878, p. 2.

31. Selon les chiffres du *New York Times*, ce chiffre est de 2,6 km par an pour les années 1870 et de 9,06 km par an pour la période 1853-1868. Pour la période de 1872-1881, cf. «Brief Foreign Notes», *New York Times*, 5 mai 1884, p. 4. Pour les chiffres de 1853 à 1868, cf. «Foreign Items», *The New York Times*, 12 juillet 1868, p. 3.

32. «Brief...», *NYT*, *op. cit.*, 5 mai 1884. [cf. «Brief Foreign Notes», *New York Times*, 5 mai 1884, p. 4.

33. Malakoff, «Paris Underground», *The New York Times*, 20 mars 1868, p. 2.

le lac [...]»³⁴

Si cette version souterraine et parisienne de Venise n'est pas explicitement évoquée comme un exemple à imiter, l'état général des rues parisiennes en surface provoque, lui, toutes les envies. Dans un simple article sur le problème, généralement mal résolu, de l'enlèvement des déchets à New York, l'objectif énoncé, pour des nouveaux types de logements ouvriers, est de rendre «les rues et les cours de ces logements améliorés aussi propres que les meilleurs à Paris»³⁵.

Dans le *New York Times*, l'exemplarité des conditions sanitaires et constructives de la rue parisienne trouve son point culminant autour de 1890. D'abord, en 1889, un article relate les impressions de M. Coleman, responsable de la propreté new-yorkaise (Commissioner of the Street Cleaning Department), après son retour de voyage à Paris et à Londres où il a étudié la question du pavage et du nettoyage des sols. Ce récit confirme l'état des égouts de Paris :

«Le système des égouts de Paris est probablement plus proche de la perfection que n'importe quel autre système situé à l'intérieur d'un pays. Son égout principal est aussi large qu'un tunnel de chemin de fer ordinaire.»³⁶

«En traversant les égouts, l'atmosphère n'était pas très offensive, parce qu'elle était si diluée [sic] par la quantité d'eau ayant coulé des fontaines et des caniveaux.»³⁷

«De chaque côté de ce fossé ou canal se trouve un chemin utilisé par les ouvriers et mécaniciens qui passent de long en large à travers l'égout pour le nettoyer et pour réparer ou améliorer le système de conduits dont la voûte de l'égout est couverte.»³⁸

Le réseau souterrain avec ses trottoirs latéraux semble alors posséder un autre intérêt pour la ville que celui de l'assainir :

«Les conduits d'eau sont sur le côté du tunnel. Ici il y a aussi les conduits de gaz, les câbles de l'éclairage électrique, des fils télégraphiques, des tubes pneumatiques, et un grand conduit que l'on m'a indiqué comme un conduit transportant de l'air comprimé à partir d'une station où se trouvent plusieurs grands compresseurs.»³⁹

Un article paru en 1868 expose déjà l'intérêt d'occuper les tunnels souterrains par d'autres réseaux que celui de l'assainissement⁴⁰. Coleman, en 1889, l'explique de la façon suivante :

34. «The Paris Sewers», *The New York Times*, 7 septembre 1874, p. 9.

35. «The Details of the Problem of Street-Cleaning», *The New York Times*, 18 avril 1881, p. 4.

36. «Points Picked up Abroad», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 8.

37. *Ibid.*

38. *Ibid.*

39. *Ibid.*

40. Malakoff, «Paris...», *NYT*, *op. cit.*

«Quand il est nécessaire d'ajouter un conduit ou un fil supplémentaire à un câble, cela se fait directement dans les égouts sans gêner le public d'aucune façon.»⁴¹

In fine, c'est donc la surface qui se trouve au centre des considérations :

«Les caniveaux des rues principales sont lavés tous les matins en permettant l'eau de couler librement. Cela nettoie les caniveaux en profondeur, confère une apparence brillante à la rue, et dilue les ordures dans les égouts.»⁴²

C'est l'absence d'eau dans les rues de New York que le directeur regrette le plus :

«Je conseillerais le rinçage des rues principales tous les matins, comme le font les Parisiens. Bien sûr, nous ne pouvons y penser pour le moment, notre alimentation en eau étant si faible.»⁴³

Si, pour Coleman, Paris est sans aucun doute le modèle prévalant, Londres sert à l'administration new-yorkaise d'exemple à atteindre dans un premier temps :

«Je suis convaincu qu'avec un effort commun des quatre départements ayant le contrôle des rues, nous pourrions avoir, avec peu de dépenses supplémentaires, une ville au moins aussi propre que Londres aujourd'hui.»⁴⁴

L'autre moment fort se situe en 1893, quand le quotidien publie en quelques mois trois longues lettres rédigées par un promoteur immobilier new-yorkais, George S. Lespinasse, et envoyées depuis la capitale française où il se trouve en observateur de la ville. Cet homme d'affaires, dont une dizaine de lettres sont publiées dans le *New York Times* entre 1877 et 1893 concernant les problèmes urbains de New York et le rôle de modèle que peut jouer Paris, fonde ses récits sur une critique de la situation actuelle de la métropole américaine. Il évoque les thèmes suivants : le nettoyage, le déblaiement des voies de la neige et l'enlèvement des déchets. Dans les trois cas, les méthodes parisiennes sont préconisées, les deuxième et troisième lettres reproduisant *in extenso* des règlements à adopter pour New York, à savoir, d'une part, le contrat que passe la ville de Paris avec les entreprises de déblaiement des voies, et, d'autre part, l'ordonnance municipale du 7 mars 1884 réglementant le dépôt des déchets ménagers⁴⁵.

En revanche, c'est dans la première lettre, consacrée au problème du nettoyage, que s'exprime le mieux l'admiration devant le soin apporté aux rues de Paris. L'élément central étant de nouveau l'utilisation de l'eau :

«Jugeant la manière dont les villes de Paris et de New-York sont nettoyées, et les résultats obtenus dans les deux cas, nous sommes forcés à conclure que sans beaucoup d'eau, il est impossible de garder propre une ville de plus

41. «Points Picked...», *NYT*, *op. cit.*

42. *Ibid.*

43. *Ibid.*

44. *Ibid.*

45. Lespinasse, George S., «Snow in Paris Streets», *The New York Times*, 3 mars 1893, p. 2 ; Lespinasse, George S., «The Ash Barrel Should Go», *The New York Times*, 22 mai 1893, p. 11. La seule information que nous avons pu trouver sur la personne de Lespinasse nous provient d'un article du *New York Times* le décrivant comme «un des meilleurs connaisseurs de l'immobilier new-yorkais», cf. «Defects Pointed Out», *The New York Times*, 20 septembre 1889, p. 5.

CLEANING PARIS STREETS

SEINE WATER FREELY USED WITH
EXCELLENT RESULTS.

HOW THE DEPARTMENT CHARGED WITH
THE WORK IS ORGANIZED—WAGES
PAID, AND METHODS EMPLOYED—THE
SOLUTION OF A PROBLEM WHICH
CONFRONTS NEW-YORK.

(NYT, 01/01/1893, p. 20.)

d'un million d'habitants.»⁴⁶

«On ne voit pas de machines à balayer, suivies de cyclones de poussière, ni de chariots lourdement chargés de déchets, laissant une trace de cendres derrière eux, ni de balayeurs soulevant des nuages de saleté – des scènes si familières à un New-Yorkais et associées à la prétendue bonne façon dont les rues devraient être nettoyées. Ces vues sont absentes de Paris et le visiteur se demande comment la chose se fait.»⁴⁷

Une autre idée importante exprimée ici est celle que l'état hygiénique de l'espace public doit égaler celui des hommes :

«Paris, si ses caniveaux n'étaient pas lavés deux fois par jour avec de l'eau courante propre, présenterait un aspect bien différent.»⁴⁸

Lespinasse conclut que tout autre tentative de garder les rues propres «est comme d'essayer de laver un garçon sale sans savon ni eau»⁴⁹. Si, en 1867, c'est la ville propre qui est censée inciter l'homme à plus d'hygiène, maintenant, quelques décennies plus tard, c'est la ville qui doit, à l'instar de l'homme, faire sa toilette pour maintenir l'hygiène de son corps.

Paris comme salon et espace naturel

À la lecture du *New York Times*, il nous est possible de comprendre que l'état des sols parisiens (pavage, propreté, incidence du souterrain en surface) n'est pas une fin en soi. Mis à part l'aspect important de l'hygiène générale de la ville, il constitue principalement le socle sur lequel différents usages de l'espace public se construisent. Le premier est celui de la promenade. En 1875, le *New York Times* relate que «les promenades et jardins publics à Paris sont probablement les plus beaux et les mieux entretenus dans le monde [...]»⁵⁰. En 1877, un article intitulé «The Beauties of Paris» expose les frais d'entretien des 82.000 arbres des avenues et

46. Lespinasse, George S., «Cleaning Paris Streets», *The New York Times*, 1 janvier 1893, p. 20.

47. *Ibid.*

48. *Ibid.*

49. *Ibid.*

50. «Out of doors in Paris», *The New York Times*, 5 septembre 1875, p. 7.

boulevards [...]»⁵¹. Un autre usage est celui du repos et du séjour, pour lesquels la ville met «8.000 bancs à la disposition du public»⁵².

À côté de ces usages publics gratuits, d'autres sont de nature commerciale et admis contre paiement d'une taxe municipale : la restauration d'une part, la ville permettant aux «cafés et aux restaurants de placer des tables et des chaises sur les trottoirs situés devant leur établissement»⁵³ ; la vente de marchandises d'autre part, la ville acceptant l'occupation du trottoir par des étals et par des kiosques⁵⁴. En plus de l'aspect financier, le contrôle de l'occupation de l'espace public fait rêver les New-Yorkais qui se plaignent de l'apparence sauvage de leurs trottoirs.

C'est dans la combinaison de ces usages que naît sur les boulevards et avenues de Paris un nouvel espace urbain. À la fois ville verte, par l'intrusion de la nature, ou, du moins, de certains de ces éléments et activités (promenade et repos dans un lieu ombragé et frais), et ville de séjour, par l'extension de l'appartement, ou, du moins, de certains de ses éléments et activités (rencontre et restauration dans un lieu convivial et meublé). Pour illustrer comment ces qualités parisiennes peuvent être perçues par les Américains de l'époque, citons deux personnages dont les intérêts et l'utilisation de la capitale sont de nature différente. D'abord, un lecteur du *New York Times*, se nommant Haussmann (!), nous livre une lettre évoquant l'encombrement de Broadway. La voici *in extenso* :

«La délicate question du soulagement de Broadway vous donne l'idée, je vois, d'une très excellente méthode de résolution, consistant en la ré-appropriation de l'espace occupé aujourd'hui de façon injustifiable par des escaliers de sous-sol, des rampes, des enseignes, des poteaux, des étalages de pommes, de journaux et de cacahuètes, etc., *ad nauseam*.

Un tel coup de balai souhaitable et complet rappelle «le cher et charmant Paris», avec ses belles promenades dans le cœur de la ville. Là-bas, on ne voit pas de sous-sols apparents ni est-on dégoûté par les autres nuisances nommées ; toutefois, par intervalles, situé au bord extérieur des trottoirs, se trouve l'élégant *kiosque*, ou stand octogonal vitré, qui, avec une ouverture sur les passants, et son locataire [...] dedans, offre toute la commodité d'un marché de journaux, etc., une activité menée chez nous d'une manière si disgracieuse.

La ville pourrait installer de tels kiosques ornementaux et les louer avec un joli profit à des marchands de journaux, de cacahuètes etc., et notre voie publique, avec l'élagage que vous proposez, serait rendue praticable aux piétons, enfin, et devenue l'une des plus belles rues commerciales du continent.»⁵⁵

51. «The Beauties of Paris», *The New York Times*, 12 novembre 1877, p. 2.

52. *Ibid.*

53. *Ibid.*

54. *Ibid.*

55. «Broadway Relief», *The New York Times*, 19 juin 1869, p. 4.

THE BEAUTIES OF PARIS.

KEEPING THE TREES AND SHRUBBERIES IN ORDER—BOOK-STALLS AND NEWSPAPER STANDS.

It costs \$375,000 annually to keep the trees, shrubberies, and seats upon the boulevards and in the public squares and gardens of Paris in order. It is estimated that the trees in the avenues and boulevards of Paris number 82,200; those in the cemeteries, 10,100, and those in the squares and courtyards of various buildings, 8,300. There are also

(NYT, 12/11/1877, p. 2.)

Le deuxième personnage est l'écrivain Henry James, chroniqueur parisien du *New York Tribune* en 1875-1876. Évaluant, dans une de ses dernières "Lettres de Paris", s'il valait la peine de sortir ou non, lors d'une soirée de canicule dans la capitale, il compare la situation parisienne à celle de New York :

«Si, à un moment pareil, vous jetez un regard vers le centre de Paris, à partir d'une fenêtre élevée dans un quartier plus éloigné, vous le voyez enveloppé d'une sorte de vapeur flamboyante qui semble l'haleine du diable en personne. Mais, d'un autre côté, une centaine de raisons vous persuadent de franchir votre porte et de sortir. Vous n'êtes pas réduit, comme à New York, à vous asseoir sur un 'perron' ou au bord d'un trottoir. Les boulevards sont une longue chaîne de cafés, chacun projetant son petit promontoire de table et de chaises sur la mer de l'asphalte. [...] Et puis vous pouvez dîner aux Champs-Élysées, attablé sous les arbres, à côté d'un mur de lierre, et presque croire que vous êtes à la campagne.»⁵⁶

Paris, ville de «l'esprit public» et de la fierté locale

Un autre thème important surgissant des colonnes du *New York Times* est celui de l'esprit public parisien. Celui-ci signifie à la fois l'intérêt général, dans le sens de la protection du bien public, le civisme, dans le sens du respect des lois en vigueur, et l'intérêt *du* public, dans le sens de l'attention apportée par les gens à la ville.

Pour illustrer le premier aspect, il suffit de citer les premières lignes d'un article de 1874, paru en première page et consacré plus généralement aux affaires sanitaires de New York :

«Le baron Haussmann disait, en parlant de l'état sanitaire de Paris : « Gardez vos abattoirs propres et vous aurez une ville saine ». C'est une cause de regret que New-York ne possède pas un Haussmann qui utiliserait avec intrépidité son pouvoir public pour la protection et l'intérêt du peuple.»⁵⁷

Plus tard, Lespinasse, déjà cité, note que la ville ne fait pas de différence dans l'entretien d'un quartier par rapport de sa population :

«L'étranger arrivant à Paris est tout à la fois charmé et surpris par l'état de propreté des quartiers mêmes les plus

56. James, Henry, «L'été en France», lettre XIX datée du 22 juillet 1876, reproduite dans James, Henry, *Esquisses parisiennes, chroniques*, traduites de l'anglais et présentées par Jean Pavans, Paris, La Différence, 1988, pp. 220-221. Cet ouvrage est le recueil des vingt lettres que James écrit pour le *New York Tribune* entre décembre 1875 et juillet 1876.

57. «Sanitary Matters», *The New York Times*, 26 juillet 1874, p. 1.

pauvres de la ville.»⁵⁸

Ce qui mène l'auteur à dire que «l'usage constant et continu de l'eau» est la condition pour que «toutes les parties de New York – riches et pauvres – puissent être maintenues dans un état propre et sain»⁵⁹.

Un autre exemple pour ce traitement égalitaire devrait être, pour New York, l'enlèvement des déchets :

«Grâce à cet enlèvement ponctuel et à de sévères amendes que Paris s'est maintenu aussi propre. Le travail des charrettes d'ordures est le plus important — non pas dans la Fifth Avenue ou dans Broadway — mais dans les 6e, 11e et 17e quartiers. Ce sont les rues les plus pauvres qui font naître la pestilence.»⁶⁰

Cette dernière citation montre que la ville de Paris, qui offre certes à tous l'hygiène et l'entretien de l'espace public, impose également à tous un strict respect des lois en vigueur.

Si, vers la fin du Second Empire, le correspondant Malakoff décrivait déjà longuement, à propos des mœurs et du crime, comment Haussmann avait réussi, contrairement aux approches moralisatrices sans succès des villes protestantes de Londres et de New York, «à résoudre l'énorme problème de moraliser une société par la pression graduelle des lois»⁶¹. Maintenant, en 1889, les observateurs expriment leur émerveillement devant le contrôle exercé sur chacun pour maintenir l'espace public en ordre.

D'abord concernant la circulation :

«Si le confort de toute la partie résidentielle de la ville doit être sacrifié parce que quelques conducteurs ne vont pas se plier aux règlements mis en place pour le bien public, il vaut mieux abandonner toute espérance d'avoir une ville bien pavée ou autrement civilisée. Mais, en fait, il n'y a pas de raison que les règlements concernant la circulation à New York ne soient imposés comme à Paris. L'arrestation et la détention de quelques conducteurs sans loi suffiraient pour faire respecter de tels règlements.»⁶²

Puis à propos de la propreté. Pour l'illustrer, M. Coleman, le directeur new-yorkais cité plus haut, relate l'anecdote d'un ami journaliste qui s'est fait réprimander après avoir jeté une enveloppe dans la rue :

«Le policier s'est excusé de le déranger, a remarqué qu'il s'adressait apparemment à un étranger, et lui a fait comprendre qu'il avait commis, en jetant du papier dans la rue, une infraction contre une ordonnance de la ville. [...] On l'a informé qu'il ne pourrait être excusé de cette infraction à moins de retourner et de ramasser le papier. Mon ami, n'ayant aucune envie d'être amené devant un juge, est retourné, a trouvé le papier et l'a fourré dans sa poche. Je pense que cet incident a été [...] pour les gens une admirable leçon de nettoyage de rues.»⁶³

58. Lespinasse, «Cleaning...», *NYT, op. cit.*

59. *Ibid.*

60. «The Details...», *NYT, op. cit.*

61. «The French Capital », *The New York Times*, 9 mai 1868, p. 5.

62. «Paving of the Boulevard in New York», *The New York Times*, 1 août 1889, p. 4.

63. «Points Picked...», *NYT, op. cit.*

Coleman conclut :

«Il y a une chose qui contribue plus que toute autre à l'état de propreté de Paris. C'est le strict respect de toute loi et ordonnance se rapportant aux rues propres.»⁶⁴

Dans le journal du même jour, un éditorial réagit aux expériences du technicien new-yorkais :

«L'histoire que le directeur raconte de son ami qui s'est fait arrêté [sic] pour avoir jeté des bouts d'une enveloppe dans la rue, explique très bien la différence entre les rues de Paris et les rues de New-York.»⁶⁵

Et il continue sur la difficulté de faire admettre aux New-Yorkais de considérer la rue comme un lieu respectable voir intérieur :

«Il ne serait pas facile à croire, pour un New-Yorkais, quelle différence signifierait le strict respect des ordonnances contre le jet d'ordures dans les rues, non seulement pour le travail du balayeur mais pour l'apparence de la ville. En six mois, l'effet d'un tel respect aurait pour conséquence que les ordures dans les rues seraient aussi gênantes pour les habitants que les ordures dans leur propre salon. Bien sûr, il y a une certaine classe de la population, une classe importante, pour qui les déchets dans leur propre salon ne sont pas répugnants, et il serait difficile de leur apprendre à ne pas les aimer dans les rues, mais quelques arrestations et amendes auraient une grande valeur pédagogique.»⁶⁶

Aussi bien cet éditorial que Coleman fait cependant comprendre que seule la loi ne transformera pas leur ville.

Ce sont les gens eux-mêmes. Pour le premier, c'est une question de coopération :

«Le point qui doit être le plus souligné ici, est que les rues ne peuvent pas rester en ordre, indépendamment de la qualité du pavage et du nettoyage, à moins que tous les gens ne coopèrent dans cet effort.»⁶⁷

Coleman, quant à lui, intègre à tout ce qui s'est dit auparavant un nouveau paramètre, indispensable à toute entreprise de propreté urbaine :

«Les rues et égouts de Paris sont si proches de la perfection et le respect de toutes les lois et ordonnances concernant les rues est tellement bien appliqué, et la fierté locale de chaque Parisien est si grande pour que l'apparence de leur ville soit supérieure à celle de toute autre, qu'il est difficile de faire des comparaisons. En passant tout autour et à travers la ville de Paris, je n'ai pas vu un seul endroit où des cendres ou des déchets ou de la poussière auraient été jetés ou poussés dans la rue.»⁶⁸

Aux yeux des New-Yorkais, les Parisiens seraient alors exposés à un strict contrôle et à des amendes, mais ils

64. *Ibid.*

65. «Commissioner Coleman's Talk», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 4.

66. *Ibid.*

67. *Ibid.*

68. «Points Picked...», *NYT*, *op. cit.*

posséderaient, en tant qu'habitants, le souci de l'apparence de leur ville. À l'instar d'autres éléments évoqués, c'est un aspect qui suscite à la fois l'admiration pour Paris et l'auto-critique des New-Yorkais, exprimées ici à propos de leur manque d'intérêt public pour l'exposition universelle de 1892 :

«Il est probablement vrai que ce manque d'esprit public local est particulièrement porté à dominer dans la plus grande ville du pays; comme si sa grandeur était acceptée comme un mérite, et comme substitut de toute autre mérite. Ce manque domine certainement à Londres et à New York. Mais Paris est la fierté de tous les Français, et tellement au-dessus de toute rivalité concernant d'autres aspects que sa seule grandeur. Dans aucune ville du monde moderne il n'y a un esprit public aussi éveillé, aussi bien informé, et aussi profondément intéressé auquel on puisse faire appel pour toutes les questions d'embellissement municipale.»⁶⁹

Bilan : Paris, ville rentable

Un dernier élément concernant les travaux publics parisiens est celui de leur coût. Au début de la Troisième République, un bref article, intitulé «Payer pour l'empire», résume le lourd fardeau à porter par les Parisiens :

«Le résultat des améliorations faites à Paris sous l'empire est que chaque habitant doit payer plus de trente-et-un francs pour subvenir aux intérêts des sommes empruntées [...]. En chiffres ronds, Paris a emprunté [...], en tout, 1.285.634.100 francs. L'an prochain, les Parisiens vont être appelés à contribuer [...] à la somme de 59.175.084 francs avec une population de 1.852.000 habitants.»⁷⁰

Cette annonce correspond parfaitement à ce que nous avons vu plus tôt : ce type de travaux est hors de portée pour New York, financièrement d'abord et politiquement ensuite. Difficile alors à imaginer la réaction, à peine quatre ans plus tard, face au premier récit que publie G. S. Lespinasse dans le *New York Times*. Il explique, à propos de l'achèvement de l'avenue de l'Opéra, sur quoi buttent sans cesse les New-Yorkais, c'est-à-dire le financement des nouvelles voies :

«Quand le boulevard [sic] de l'Opéra a été décidé, quinze célèbres citoyens ont été choisis pour agir en tant que commissaires, avec le pouvoir d'acquérir le terrain nécessaire au boulevard et quelques centaines de pieds en plus sur les deux côtés [...]»⁷¹

Les terrains ont été achetés par la ville, les propriétaires recevant un prix de marché juste ; l'avenue a ensuite été projetée et construite. Après que le travail ait été accompli et l'avenue ouverte au public, le terrain supplémentaire acquis sur les deux côtés du boulevard a été offert et vendu aux enchères publiques, et le prix réalisé pour ces terrains a couvert le coût d'achat de l'ensemble des terrains, y compris le coût de la construction, et a laissé un

69. «The Fair and the City», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 4.

70. «Paying For the Empire», *The New York Times*, 18 octobre 1873, p. 9.

71. «Public Improvements», *The New York Times*, 18 février 1877, p. 6.

excédant de quelques millions de francs. Ainsi, la ville de Paris a eu droit à une belle avenue, un élégant boulevard a été construit, les terrains adjacents en ont profité, et pas un seul dollar n'a été imposé, ni aux propriétaires ni aux contribuables.»⁷²

Ainsi, Lespinasse demande à l'administration municipale de considérer ce modèle dans l'avenir. Il regrette que la ville de New York n'ait pas su acquérir plus de terrain que celui strictement nécessaire à l'élargissement de Broadway, de la 34e à la 59e rue. Ceci aurait permis à la ville de «recueillir les profits qui sont tombés dans les mains des propriétaires» et aussi de «réaliser dans toute probabilité un grand bénéfice»⁷³.

Avec ce mécanisme financier, expliqué de nouveau à propos du projet d'achèvement du boulevard Haussmann en 1890⁷⁴, naît alors l'idée de la ville rentable, l'idée selon laquelle la solution de problèmes urbanistiques peut être mise à profit. Nous y reviendrons plus amplement dans la deuxième partie, à propos de la question du financement des nouvelles voies new-yorkaises.

Or, les New-Yorkais comprendront vers 1890 que Paris en tant que ville rentable ne se limite pas à créer un revenu financier dû à la vente de terrains excédentaires ou au fait de toucher des loyers des terrasses de restaurants, cafés, commerces, kiosques etc. occupant les trottoirs⁷⁵.

Mais, la ville rentable est celle qui, après avoir investi dans son attractivité, génère, grâce aux flux de visiteurs, de la richesse collective. C'est la rentabilité de la ville attractive.

Nous avons vu auparavant que, déjà en 1869, certains Parisiens se réjouissaient, non sans contradiction selon le *New York Times*, de l'afflux des étrangers⁷⁶. Maintenant, en 1890, un article intitulé «La propreté paierait-elle ?» essaie de démontrer, à l'aide de l'exemple de la propreté de Paris, ce lien entre attractivité urbaine et richesse d'une part, et comment New York pourrait devenir «le Paris de l'Amérique» d'autre part :

«[La propreté] y est pour beaucoup que Paris soit si attrayant pour le séjour, pour les visiteurs et pour les hommes d'affaires de toute classe. Cela contribue à amener ici la richesse du monde, dans un volume qui excède de loin le coût d'entretien de la réputation qui l'attire.»⁷⁷

Appliqué à New York, cela donne la vision suivante :

«[...] La propreté stimulerait la croissance et le développement de la ville en population et en commerce. Elle attirerait

72. *Ibid.*

73. *Ibid.*

74. «Hausmann's Boulevard», *The New York Times*, 18 mars 1890, p. 2.

75. «The Beauties...», *NYT*, *op. cit.*

76. «M. Haussmann in Trouble», *NYT*, *op. cit.*

77. «Would Cleanliness Pay ?», *The New York Times*, 13 mai 1890, p. 4.

des visiteurs et des hommes d'affaires et servirait à faire de New-York pour le continent américain ce qu'est Paris pour l'Europe, un centre de plaisir et de commerce. Il n'y a pas de doute qu'il serait profitable d'avoir la ville bien pavée et de la garder propre et saine.»⁷⁸

Si, avec l'idée de «coût d'entretien de la réputation», des doutes sur la charge financière des Parisiens peuvent effectivement persister, les lecteurs du *New York Times* apprennent quelques mois plus tard, dans la nécrologie du baron Haussmann, que la dette semble avoir disparu :

«[Haussmann] a vécu assez longuement pour prouver la vérité de sa prédiction selon laquelle Paris ferait de sa seule beauté, en vingt ans, une fortune plus grande que toutes les fortunes qu'il dépenserait pour son embellissement.»⁷⁹

78. *Ibid.*

79. «Obituary — Baron Haussmann», *The New York Times*, 13 janvier 1891, p. 2.

I.3

Paris via Londres dans le *New York Times*

Le décès de l'ancien préfet, comme la publication, l'année précédente, de ses *Mémoires* (simultanément chez Victor-Havard à Paris et chez Brentano's à New York), sont des événements suscitant dans les colonnes du quotidien new-yorkais des réactions à l'égard de sa personne, de son œuvre et de l'état de l'urbanisme parisien plus généralement. Les textes les plus riches en dimension critique sont cependant partiellement, voire entièrement, repris de journaux londoniens. Les articles propres au *New York Times* se limitent, à l'exception du commentaire déjà cité sur la rentabilité des transformations, à livrer de longs résumés, parsemés de quelques commentaires, des *Mémoires* de l'ancien préfet⁸⁰.

Bilan anglais de l'haussmannisme dans le *New York Times*

Les textes pris des journaux londoniens proviennent notamment de la *Pall Mall Gazette* et du *Daily Telegraph*. L'article que le *Daily Telegraph* consacre à Haussmann, à l'occasion de la publication du deuxième tome des *Mémoires*, est longuement cité dans le quotidien new-yorkais :

«La publication de ce volume offre au *Daily Telegraph* de Londres l'occasion d'un article intéressant sur la période de gouvernement d'Haussmann, comme suit : « En 1868, quand le baron Haussmann était en plénitude de son pouvoir de préfet de la Seine, il se vantait que la transformation de la capitale impériale, pour la construction de laquelle il a été déterminant, ait produit une métropole monumentalement si splendide et socialement si luxueuse qu'il ne souhaitait que personne, autochtone ou étranger, n'habite Paris à moins de disposer d'un revenu de 50.000f. par an au minimum. »⁸¹

Alors que la première moitié du texte du *Daily Telegraph* s'étend sur les motivations politiques et les conséquences sociales de l'œuvre haussmannienne, le texte restant exprime l'admiration devant les transformations. Les rues «émergeaient à une vitesse presque magique», le Louvre a été «trionphalement achevé par Haussmann», et, plus généralement :

««Paris en 1853 était une ville extrêmement élégante mais très sale. Il n'y avait pas une demi-douzaine d'hôtels

80. Pour les articles consacrés aux *Mémoires*, cf. pour le premier tome, «New Publications – Baron Haussmann», *The New York Times*, 11 mai 1890, p. 19 ; pour le second tome, cf. «New Publications - Paris Haussmannized», *The New York Times*, 18 août 1890, p. 3.

81. «Baron Haussmann's Work», *The New York Times*, 20 juillet 1890, p. 6.

correctement assainis et le système de canalisation était partout honteusement inadéquat. Les boulevards principaux du Fort [sic] St. Denis à la Bastille, sur lesquels aboutissaient des rues étroites remplies d'odeurs infectes, étaient bordés de maisons de rapport délabrées. Le Bois de Boulogne était un désert sablonneux ; les chaussées étaient dans un état lamentable ; et ces défauts furent remédiés par Haussmann l'enchanteur dans un temps étonnement court.»⁸²

L'extrait du *Daily Telegraph* termine sur la continuité et la force dont l'œuvre d'Haussmann a fait preuve après la Commune :

«Pourtant, en moins d'une décennie après [la Commune], la ville s'est relevée de façon plus splendide, plus souriante, et plus chère que jamais. L'haussmannisme, comme quelques Républicains peuvent le soutenir, était une plante très néfaste. Cependant, il ne peut guère être nié que la plante avait très fortement pris racine, et qu'elle continue à produire une abondance de fleurs et de fruits pour l'embellissement grandissant de la joyeuse et somptueuse ville.»⁸³

Publié six mois plus tard dans le *New York Times*, un bilan de la *Pall Mall Gazette* exprime, à l'occasion de la mort du baron, les mêmes idées :

«Bien que de petite stature, l'homme qui a fait le Nouveau Paris dépassait de plusieurs pouces la majorité de ses contemporains ; et on n'a pas besoin de don prophétique particulier pour prédire que son nom survivra quand la plupart de ceux des ministres et généraux de Napoléon III. seront oubliés depuis longtemps. Il n'est que juste de rajouter que la transformation de Paris, le balayage des vieilles baraques et tanières, allées et cul-de-sacs, et la construction de larges boulevards et avenues bordés de maisons imposantes en pierre de six et sept niveaux, était une idée propre à Napoléon ; et, en effet, le travail était déjà en cours quand, en juin 1853, M. Haussmann a été nommé Préfet de la Seine. En revanche, c'était sous l'égide du baron que toute l'amélioration la plus remarquable a été effectuée, et si Paris est aujourd'hui béni d'une plus grande quantité de lumière et d'air que toute autre capitale du monde, il le doit principalement à l'énergie et à la diligence du fonctionnaire dont on a dit tant de mal et qui vient juste de décéder.»⁸⁴

Un court commentaire critique complète ce texte :

«Bien sûr, l'«haussmannisation» de Paris n'était pas seulement une bénédiction. Elle n'a pas simplement causé une énorme dette à la ville, mais elle a provoqué une grande augmentation des loyers, poussant les classes ouvrières dans ce qui était la banlieue de la capitale.»⁸⁵

Malgré ces critiques relevant, par deux fois, les conséquences sociales des transformations haussmanniennes,

82. *Ibid.*

83. *Ibid.*

84. «Haussmann and His Work», *The New York Times*, 26 janvier 1891, p. 3.

85. *Ibid.*

l'idée générale émergeant de ces textes est celle d'une grande admiration. Celle-ci s'exprime de façon encore plus explicite, voire véhémence, à l'occasion d'un événement qui peut paraître anodin, le projet de changement de nom du boulevard Haussmann en boulevard Baudin. Pour mieux comprendre cette réaction, citons ici en entier la dépêche envoyée au *Daily Telegraph* et reprise par le *New York Times* :

«La résolution récemment passée par le conseil municipal de changer le nom du boulevard Haussmann en «boulevard Baudin» a causé autant d'indignation ici que certainement de la stupéfaction en Angleterre. Le changement n'est pas encore un fait accompli, car la décision du conseil doit être ratifiée par le gouvernement avant de pouvoir prendre effet. Le fait qu'elle ait reçu, par contre, l'approbation d'une majorité de ceux qui devraient soutenir, de manière toute particulière, les intérêts de Paris, est peut-être la preuve la plus surprenante du fanatisme politique du conseil, parmi les nombreuses autres de ces dernières années. Le Baron Haussmann a servi la cause de l'empire, il est vrai, mais il a beaucoup plus servi celle de Paris. En tant que préfet de la Seine, il a été l'instigateur et le directeur de la plupart des grands travaux d'améliorations publiques qui, pendant les trente dernières années, ont tellement changé le visage de Paris que ceux, qui ne se souviennent que de ce qu'il était pendant le règne de Louis Philippe, ne le reconnaîtraient guère, sauf s'ils restaient dans les quartiers anciens, à qui on a permis à peu près de rester ce qu'ils étaient alors ; mais le Paris connu du visiteur normal, à qui il doit les impressions les plus frappantes de vie, de gaieté et de beauté, est précisément celui qui sera à tout jamais associé au nom de Haussmann, peu importe si le conseil municipal a ou non le droit de le couvrir de peinture aux angles d'un des boulevards projetés par le préfet impérial de la Seine. Les seules personnes pouvant logiquement mettre en question l'utilité de l'œuvre du baron Haussmann sont les enthousiastes de la préservation de vieux bâtiments, indépendamment de la santé publique et du confort. On ne peut cependant pas reprocher aux conseillers municipaux un respect exagéré pour les antiquités. Ils n'ont pas de vénération sentimentale ou artistique, ni pour les rues étroites et irrégulières ni pour les pignons et les étages en encorbellement. Logiquement, ils devraient honorer le baron Haussmann comme un homme particulièrement moderne, qui a beaucoup œuvré pour effacer les traces du passé en supprimant les étroites rues tortueuses ainsi que les vieilles maisons qui liaient le présent au temps où, en France, les rois représentaient tout et les conseillers municipaux, rien. Le nom du baron Haussmann n'a été donné qu'à un seul boulevard. Cela est déjà en soi un petit honneur pour un homme déterminant dans la construction du boulevard Sébastopol, du boulevard de Strasbourg, et de tout le quartier de l'Arc de Triomphe, pour n'évoquer que quelques grandes améliorations de voies du Paris moderne dues à son clair discernement et sa grande énergie.»⁸⁶

Ces trois critiques anglaises, choisies et filtrées par le *New York Times*, constituent une source d'information pour les lecteurs new-yorkais d'une part, et nous montrent, d'autre part, au moins des points de vues londoniens sur l'ancien préfet.

86. «Haussmann and His Boulevard», *The New York Times*, 25 décembre 1888, p. 2.

Paris dans trois monographies anglaises présentées par le *New York Times*

Dans l'espace de dix-sept ans, entre 1878 et 1895, le *New York Times* présente longuement, à trois reprises, de nouvelles publications monographiques sur le Paris aménagé et construit. Ce fait est pour nous d'intérêt multiple. D'abord, la consultation de ces ouvrages britanniques enrichit notre connaissance de la perception Outre-Manche sur Paris. Elle nous indique également ce que le public américain peut savoir sur Paris, et quelles illustrations il peut y voir. Finalement, les critiques du *New York Times* nous font comprendre les choix rédactionnels effectués, et par conséquent, ce que les lecteurs new-yorkais apprennent sur les publications elles-mêmes et, par extension, sur Paris.

Chronologiquement le premier de ces ouvrages, *The Parks and Gardens of Paris*, écrit par l'horticulteur William Robinson (1838-1935), est une étude qui tente explicitement d'identifier des modèles applicables aux villes anglaises et plus particulièrement à Londres⁸⁷. Une première moitié des trente-deux chapitres explore l'aménagement des différents espaces verts de Paris alors que l'autre moitié s'attarde sur les détails d'enseignement, d'horticulture et de culture de légumes. Les trois éléments qui nous semblent importants dans cet ouvrage, par rapport à la question de l'espace de la ville, sont évoqués dans le chapitre «Avenues and Boulevards» : l'accusation faite du plan de rues de Londres et la préconisation du modèle parisien ; l'exposé du rôle des arbres dans les rues ; la description des voies urbaines qui pourrait être nommées hybrides.

Selon Robinson, les parcs et jardins urbains sont «excellents», mais leur effet sur l'hygiène de la ville «est nulle comparé à ce qui pourrait être obtenu en planifiant et en plantant les rues et les routes de telle façon à ce que l'air soit relativement pur et libre». Les arbres sont alors présentés comme des éléments indispensables de l'aménagement des nouvelles voies parisiennes :

«Que seraient les nouveaux boulevards en pierre blanche sans l'aide adoucissante et rafraîchissante de ces longues lignées d'arbres qui poussent partout autour des bâtiments [...] ? Les faiseurs du nouveau Paris — qui, en montrant un tel exemple, méritent les remerciements des habitants de toutes les villes sales du monde — répondent à cette question en démolissant des quartiers mal aérés et répugnants, où l'influence d'air frais et d'arbres ne se faisaient pas sentir ; en perçant la ville par de longues et larges rues bordées de rangées d'arbres et en allégeant le plus possible le travail en pierre de l'homme par la beauté changeante des arbres.»⁸⁸

87. Robinson, William, *The Parks and Gardens of Paris, Considered in Relation to the Wants of Other Cities and Public and Private Gardens*, deuxième édition, London, Macmillan & Co., 1878. Éd. orig. : 1869. D'origine irlandaise, Robinson vit depuis longtemps à Londres. Pour plus d'informations biographiques, cf. Nelson, E. Charles, «Robinson, William (1838-1935)», in Matthew, H. C. G. ; Harrison, Brian (eds.), *Oxford Dictionary of National Biography*, volume 47, Oxford/New York, Oxford University Press, 2004, pp. 424-426.

88. Robinson, *The Parks...*, *op. cit.*, p. 131.

Plus surprenant, par contre, pour un ouvrage consacré aux parcs et jardins, c'est la violente critique qu'il fait du plan des rues de Londres et la véhémence avec laquelle il préconise le modèle parisien.

Toujours dans le chapitre sur les avenues et les boulevards, Robinson explique que les voies de Paris sont conçues dans le cadre d'un plan systématique et à long terme qui dépasse largement les quartiers habituellement visités. Après avoir décrit quelques détails du plan de la capitale française, il constate :

«[!] est difficile de nier que la disposition de nos villes est une honte pour n'importe quelle race civilisée.»⁸⁹

La critique du plan général de Londres qui suit, ainsi que la proposition de remèdes parisiens, n'apparaissent cependant pas seulement dans ce chapitre, mais déjà dans l'introduction générale où elle occupe trois pages : l'absence totale d'un plan pour rendre la circulation agréable ou même possible ; l'aspect sale et déprimant des rues étroites et, par conséquent, la perte de milliers de touristes américains et la grande difficulté d'atteindre les monuments, même pour ceux qui connaissent la ville. Pourtant, selon Robinson, Londres n'est pas dépourvu de points d'intérêt, au contraire :

«Le fleuve, les ponts, la banlieue et l'environs sont infiniment supérieurs à ceux de Paris, mais, dus à l'absence stupide de plan, beaucoup de bons points sont perdus, un grand nombre des meilleurs quartiers extérieurs sont des territoires inconnus même à des milliers de Londoniens, à cause de l'impossibilité de les atteindre sans se frayer péniblement un passage dans d'étroites et misérables rues et routes.»⁹⁰

Selon l'auteur, le retard de Londres, expliqué habituellement par l'absence d'un Napoléon n'est plus acceptable puisque, depuis l'établissement de la république, les travaux parisiens sont plus efficaces et moins coûteux :

«Les récentes améliorations très remarquables, telle que l'ouverture du majestueux boulevard Saint-Germain, traversant tout le sud de la ville et l'ouvrant au soleil, à l'air et aux arbres, et la nouvelle avenue entre le nouvel opéra et la rue de Rivoli, n'ont pas seulement été réalisées sans coût pour la ville, mais même avec un excédant du bon côté. Dans ces nouvelles et nobles rues, la valeur grandement augmentée des terrains pour les entreprises commerciales a plus que remboursé le coût de leur construction et celui de la démolition des vieilles maisons à travers lesquelles elles ont été percées.»⁹¹

La solution pour Londres serait alors d'appliquer un schéma de rues de type parisien, «un bon et simple système de voies plantées, rayonnantes depuis le centre vers la banlieue et connectées par des voies extérieures circulaires», ce qui permettrait «d'obtenir une idée claire et globale de son plan, de sa banlieue, de ses parcs – son trésor le plus noble, de ses quartiers portuaires, du fleuve sous les ponts, de ses bâtiments, de son commerce». Le coût de tout cela serait plus bas qu'à Paris puisque cette série de «nobles voies

89. *Ibid.*, p. 133.

90. *Ibid.*, p. viii.

91. *Ibid.*, p. x.

traverseraient les taudis qui couvrent une bonne moitié de Londres».

En 1885, le *New York Times* présente l'ouvrage *Paris in Old and Present Times* du critique d'art contemporain Philip Gilbert Hamerton (1834-1894)⁹². Contrairement au livre de Robinson, cette publication à la vie longue — elle sera rééditée quatre fois avant 1907⁹³ — n'est pas explicitement fondée sur la recherche de modèles à transférer. Elle partage cependant avec lui, cette fois-ci d'un point de vue architectural et à l'exception de la partie pédagogique et technique, le fait de présenter les transformations de Paris et de critiquer la ville de Londres. Elle intègre également des illustrations d'artistes français comme Meryon et Lhermitte.

Voici les premières lignes introduisant l'ouvrage :

«Il est probable qu'aucune autre ville du monde entier n'ait subi des changements aussi nombreux et aussi grandioses que la capitale de la France. Ceux parmi nous connaissant Paris depuis l'accession au pouvoir de Louis Napoléon ont été les témoins des derniers changements, qui consistaient principalement à améliorer les moyens de communication en ouvrant de nouvelles rues larges, et à édifier un grand nombre de maisons d'un nouveau type. Du point de vue de l'hygiène, le changement était plus que désirable et la circulation était devenue incomparablement plus facile ; d'un point de vue artistique, il y avait un équilibre entre perte et gain, puisque les vieilles rues ne valaient pas toujours la peine d'être préservées, tandis que les nouvelles rues ont toujours de l'ambition, du moins par rapport au goût et à l'élégance, et beaucoup de bâtiments nouveaux sont vraiment de bons exemples d'intelligence et d'art modernes.»⁹⁴

Apparemment proche de Robinson dans l'admiration des résultats dans l'hygiène et la circulation, Hamerton relate également deux regrets. D'une part celui des «archéologues déplorant l'effacement de mille monuments» et qui, par leur «patient travail de mémoire de préservation de l'ancienne ville sur papier», ont permis d'en garder une trace dans la mémoire de l'homme. D'autre part, il regrette la jeunesse de l'aspect de Paris dont «les œuvres restantes des grands rois ne sont pas suffisamment nombreuses». La ville «semble alors aussi nouvelle que Boston ou New York», et il ajoute, «j'aurais presque écrit Chicago».

Après plusieurs chapitres sur les grands monuments ainsi que sur l'architecture moderne de la capitale (immeubles et édifices publics du Second Empire), le dernier des douze chapitres, intitulé «Streets», célèbre la «grande rue parisienne» comme un idéal. Ses premières qualités, sur lesquelles nous reviendrons en détail dans

92. Hamerton, Philip Gilbert, *Paris in Old and Present Times, with Special Reference to Changes in its Architecture and Topography*, Boston, Roberts Brothers, 1885. Hamerton, d'origine anglaise, vit depuis 1861 en France. Il publie régulièrement dans des journaux anglais comme *Pall Mall Gazette* et *Saturday Review*, et aussi dans les revues américaines comme *Scribner's Magazine*. Pour plus d'informations biographiques, cf. Flint, Kate, «Hamerton, Philip Gilbert (1834-1894)», in Matthew, H. C. G. ; Harrison, Brian (eds.), *Oxford Dictionary of National Biography*, volume 24, Oxford/New York, Oxford University Press, 2004, pp. 749-750.

93. A Boston chez Roberts Bros. en 1888 et chez Little Brown & Co. en 1900 ; À Londres chez Seeley & Co. en 1892 et en 1907.

94. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, n.p. [preface].

notre chapitre II, sont sa largeur globale, la largeur de ses trottoirs et la présence de mobilier associée à celle des arbres, le tout procurant un nouveau plaisir urbain par la simple promenade.

L'autre caractéristique importante de la voie idéale est son accompagnement architectural de constructions à plusieurs étages. Aussi bien Hamerton que Robinson reconnaissent le lien qui existe entre l'espace important alloué aux voies et la façon d'habiter dans des appartements superposés, les *flats*. Or, si Robinson préconise ce type d'habitat, qu'il croit plus bénéfique, pour la santé des habitants, que les «misérables et fragiles structures» occupant les rues étroites⁹⁵, Hamerton semble plutôt s'y résigner, en exposant leurs avantages pour le fonctionnement même d'une grande ville :

«Il faut admettre, je le crains, qu'il est bien possible que le système d'habiter dans des appartements va de plus en plus prédominer dans les grandes villes. En fait, il s'agit là de la seule manière praticable de réconcilier de larges rues avec une population dense. [...] L'excellence du système pour ce qui concerne l'apparence extérieure et la facilité de communication est incontestable. Quand la population est empilée, elle occupe moins de terrain et les distances sont réduites.»⁹⁶

La découverte de ce type de ville provoque le commentaire suivant sur Londres de Hamerton :

«L'opposé complet de cet idéal — la ville comme création en soi — est Londres, qui n'est pas une ville, mais un étalement et rassemblement de population, comme des expansions fongueuses irrégulières reliées par leur bords jusqu'à ce qu'elles couvrent finalement une grande surface, alors qu'il n'y a pas de raison qu'elles ne s'étendent indéfiniment sur chaque côté»⁹⁷.

Sur les dernières lignes du chapitre, qui font office de conclusion générale, Hamerton, à la différence de Robinson, prédit que la capitale française est le modèle que Londres, comme d'autres villes, sera obligé d'adopter plutôt que librement choisir :

«Paris, comme il existe aujourd'hui, est le modèle de la ville moderne que les autres copient, et que Londres lui aussi doit probablement copier quand la densité de la population rendra de plus en plus nécessaire d'empiler des êtres humains sur un mile carré, sans empêcher une circulation constamment croissante.»⁹⁸

Les considérations de la troisième monographie, présentée en 1895 par le quotidien new-yorkais, sont différentes de celles des deux premières. Ici, pas de célébration du nouveau Paris. *Some Memories of Paris* de

95. Robinson, *The Parks...*, *op. cit.*, pp. 133-134.

96. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, pp. 87-88.

97. *Ibid.*, p. 3.

98. *Ibid.*, p. 94.

Frederick Adolphus est un essai nostalgique sur le Paris d'il y a quarante ans et notamment sur sa population⁹⁹. Avec l'ouvrage de Robinson, il partage uniquement de l'admiration pour la plantation de la partie basse des Champs-Élysées ainsi que pour la création d'un vrai parc à cet endroit. Avec Hamerton, il partage le regret de la disparition de vieux monuments. Sinon, le récit d'Adolphus se fonde autour de sa déception devant le changement d'ambiance dans les rues où les «commerces étaient plus petits avec de jolies vitrines» et où les gens étaient «moins nombreux, moins pressés, plus mélangés et plus pittoresques», avec leurs «charlatans, marchands ambulants et faiseurs de tours».

La réaction du *New York Times*

Quelle est la réaction du *New York Times* face à ces trois ouvrages dont le premier préconise Paris comme modèle pour Londres, le deuxième, avec une admiration parfois ambiguë, considère la capitale française comme ville moderne type, et le troisième regrette que Paris ait changé d'échelle et d'ambiance ?

Le compte-rendu de ce dernier ouvrage, un résumé peu critique, n'évoque pas du tout la métropole américaine, mais fait savoir, en introduction, que la nostalgie d'Adolphus n'est pas partagée :

«Paris a commencé à être haussmannisé vers 1854, et le processus de reconstruction de Paris n'a pas commencé un jour avant qu'il ne soit souhaité. Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur le fait de savoir si c'était un effort engagé pour en faire une ville plus saine ou plutôt pour arrêter plus facilement toutes tentatives de révoltes.»¹⁰⁰

Et quand Adolphus annonce avec regret que la grisette est morte, le *New York Times* réplique avec ironie :

«Il est vrai que la grisette est morte. Hélas ! Peut-être Alfred de Musset est y allé à son enterrement.»¹⁰¹

Pour le quotidien, il s'agit là d'un ouvrage certes «excellent», «rappelant de façon vivante le Paris d'il y a quarante ans», mais dont l'intérêt est purement historique.

En revanche, l'objectif très différent des deux autres ouvrages présentés, change la façon dont ils sont reçus à New York. En effet, le premier tiers du compte-rendu du livre de Robinson est consacré à expliquer l'intérêt que le livre possède pour les marchands de produits maraîchers, les pépiniéristes et les paysagistes des États-Unis¹⁰². Trois paragraphes suivent dont le premier expose les idées clefs de Robinson à propos du plan de Londres et de celui de Paris : les conditions des rues de Londres chassent les visiteurs étrangers ; les améliorations de Paris se réalisent plus efficacement depuis la fin de l'empire ; les transformations ne

99. Adolphus, F., *Some Memories of Paris*, New York, Henry Holt, 1895. Édité parallèlement en Grande-Bretagne par William Blackwood (Londres et Edinburgh). Pour Adolphus, nous n'avons pu identifier aucune donnée personnelle. Par contre, le fait que son ouvrage soit édité aussi bien à Edinburgh et Londres qu'à New York, que l'auteur compare souvent ce qu'il voit dans la capitale française avec la situation à Londres, et, surtout, qu'une partie de son ouvrage ait auparavant été publiée sous forme d'articles dans le *Blackwood's Magazine* édité à Edinburgh, nous laisse penser qu'il s'agit là d'un citoyen écossais ou du moins britannique.

100. «Paris Forty Years Ago», *New York Times*, 8 décembre 1895, p. 31.

101. *Ibid.*

102. «New Publications. Paris Parks...», *NYT*, *op. cit.*

sont pas seulement équilibrées financièrement mais lucratives. Le compte rendu, en allouant une place proportionnellement très importante à ces éléments, indique, sans le dire explicitement, qu'ils sont d'un intérêt tout particulier pour les New-Yorkais. À propos de l'exemplarité de Paris dans *The Parks and Gardens of Paris*, ce compte-rendu montre plus explicitement qu'il est écrit et doit être lu à la lumière des problèmes new-yorkais :

«Ce sont les études [sur les cultures de fruits et de légumes] qui [...] seront les plus profitables aux Américains, car en paysagisme, notre bilan est bien meilleur que ce que l'on pourrait estimer, bien que nous soyons toujours coupables de beaucoup de péchés. Le Central Park de notre ville, et les parcs et cimetières de plusieurs autres villes, font preuve d'un souci pour les effets naturels dont peu de nations peuvent se vanter.»¹⁰³

Ce compte rendu reste globalement un résumé, alors que celui de l'ouvrage de Ph. G. Hamerton se rapporte presque totalement à New York¹⁰⁴. Par exemple, quand Hamerton regrette que les nouvelles constructions parisiennes soient parfois si vastes qu'elles écrasent d'anciens monuments, l'article fait le parallèle avec Trinity Church de New York qui ne sera bientôt plus visible. Du point de vue du style architectural, il note que «les architectes français ignorent heureusement le style Saxon affreusement retardé que des architectes de Philadelphie permettent et dont des exemples occasionnels défigurent les rues de New York». Quant à l'inconvénient pour atteindre les appartements situés à l'étage, on rappelle qu'à New York, les «ascenseurs prennent la place des jambes».

La critique conclut que cet ouvrage «devrait être lu et étudié, non seulement par les architectes, mais aussi par ceux qui s'intéressent à New York». Et même si les matériaux et le climat sont différents de ceux de Paris, «le lois générales de l'harmonie architecturale sont les mêmes» :

«Nous ne devons pas être de serviles copieurs, mais quand même apprendre énormément auprès de ceux qui embellissent Paris.»¹⁰⁵

Même si cette formule finale pouvait inclure l'embellissement de la ville par les rues, cette question n'est pas explicitement posée dans ce compte-rendu. Est-ce parce que le critique considère que sa ville possède suffisamment de larges et droites voies ? Et est-elle suffisamment retenue par les rivières pour ne pas connaître le risque d'un étalement infini ?

La particularité de la perception anglaise de Paris

L'admiration du plan général et de l'amélioration des conditions hygiéniques et de circulation ; la reconnaissance

103. *Ibid.*

104. «New Publication — *Paris, Old and New*», *The New York Times*, 9 novembre 1885, p. 2.

105. *Ibid.*

de la rentabilité des travaux ; la compréhension de leur continuation sous le régime républicain ; l'appréciation de l'aménagement des trottoirs et de l'introduction de la végétation ; la préconisation des travaux augmentant l'attractivité pour les visiteurs ; l'utilisation comme exemple et la défense contre les accusations, sont autant d'éléments d'une vision de Paris communément partagée.

Cependant, les sources consultées jusqu'à présent nous permettent également de comprendre les différences de perception du Paris modernisé chez les Américains et les Anglais.

Alors que beaucoup de paramètres, tels que la motivation, l'objectif, la date, le type de support, etc. orientent ces textes, la récurrence de certains thèmes permet cependant d'identifier des particularités locales ou nationales.

Dans les documents anglais, dont nous avons pris connaissance grâce à leur citation dans le *New York Times*, la plus grande particularité est le souci des conséquences négatives des transformations sur le tissu parisien. Il y a là, d'abord, le tissu social, avec la question du déplacement, par un filtrage économique, des couches populaires et moyennes vers la banlieue. C'est une situation qui, d'après Robinson, existe à Londres et que ce dernier propose d'ailleurs d'améliorer, ironiquement, avec le dispositif haussmannien de la large voie plantée partant du centre¹⁰⁶. Il y a, ensuite, le tissu bâti, avec la question de la démolition de monuments et bâtiments anciens qui est non seulement regrettée pour des raisons archéologiques, mais également pour des raisons esthétiques, les nouveaux immeubles étant trop jeunes et l'ensemble qu'ils forment trop peu pittoresque. À ce stade, les New-Yorkais ne semblent pas sensibles à ce type de considérations, au contraire, comme l'indique cette phrase du compte rendu sur l'ouvrage de Hamerton :

«Dans nos propres grandes villes, où tout est si nouveau, nous ne pouvons pas formuler les mêmes plaintes qu'émet M. Hamerton à propos de la démolition du Vieux.»¹⁰⁷

L'évocation d'éléments positifs de Paris, plus spécialement par les observateurs anglais, est suscitée par la forme urbaine de Londres : le type d'habitation lié à l'étendu générale de la ville d'une part, et la géométrie (largeur et rectitude) des voies d'autre part. En effet, aucune de ces deux questions ne se pose à New York qui connaît cependant le manque d'un système de voies radio-concentrique.

Du côté de New York, une spécificité dans la perception de la capitale française réside en outre dans l'invocation de l'esprit public, de la fierté locale et du contrôle de l'application des diverses lois régissant l'espace public.

Quelques années plus tard, la critique de Robinson et Hamerton de Londres semble avoir porté ses fruits, ce

106. Robinson, *The Parks...*, *op. cit.*, p. ix.

107. «New Publication — *Paris, Old...*», *NYT*, *op. cit.*

qu'un article de 1889, intitulé «London's Metamorphosis», essai de faire comprendre aux lecteurs du *New York Times*. Harold Frederic (1856-1898), correspondant américain à Londres, demande que les vieux clichés de Londres fassent place à une perception de beauté de la ville :

«Les transformations se sont faites si graduellement, avec une absence tellement évidente de système ou de plan, qu'aujourd'hui même on s'en aperçoit à peine. Le Londonien pense toujours à Paris comme idéal de l'intelligence et à Dresde comme modèle de beauté, et s'accroche à la vieille vue conservatrice de Londres comme endroit étant aimé malgré sa saleté, son obscurité et sa laideur générale.»¹⁰⁸

En quoi la ville a-t-elle alors changé ? L'article répond en citant la construction des quais et, dans le quartier désormais traversé par deux nouvelles voies (Shaftesbury Avenue et Charing Cross Road), celle de quelques théâtres et hôtels. Le percement de ces voies «aurait conduit à l'expulsion de 30.000 personnes», un chiffre, d'ailleurs, que le correspondant semble uniquement noter pour son importance.

Selon Frederic, le nouveau confort offert par ces changements «fera dire à plus de la moitié des touristes américains qu'ils étaient mieux logés, mieux nourris, mieux traités et plus contents dans la capitale anglaise que dans celle de la France». À la fin de l'article, l'auteur relativise cependant ses jugements, mais le chemin parcouru par Londres semble énorme :

«D'avoir fait cela à New-York ou à Paris ne serait guère merveilleux, mais que cela se passe à Londres est presque miraculeux. Il y a une douzaine d'années, les baignoires étaient pratiquement inconnues ; on n'avait jamais entendu parler d'éclairage intelligent et de meubles confortables ; la notion qu'il y ait autre chose à manger que du rôti de bœuf, avec comme variante le rôti de mouton, ou qu'il y ait d'autres manières de préparer des pommes de terre que de les faire cuire à l'eau, n'avait pas encore été formulée.»¹⁰⁹

Toutefois, en 1896, un extrait d'article que le *New York Times* reprend de la revue sérieuse *Saturday Review* de Londres, illustre bien que ces efforts peuvent être jugés non seulement insuffisants, mais qu'il existe aussi une envie d'avoir à sa disposition un puissant préfet apte à réaliser le modèle parisien :

«Ce que Londres veut vraiment est un Baron Haussmann pour transformer la métropole comme Paris a été métamorphosé par le percement de grands boulevards à travers les taudis. Le conseil du London County est devenu timide sous l'influence des Modérés. Par exemple, le projet de relier Holborn avec le Strand, en perçant une nouvelle rue à travers Clare Market et les taudis derrière Lincoln's Inn, a été reporté aux calendes grecques [...]»¹¹⁰

108. Frederic, Harold, «London's Metamorphosis», *The New York Times*, 11 août 1889, p. 9. Harold Frederic, journaliste et écrivain américain, occupe de 1884 à sa mort le poste de correspondant du *New York Times* à Londres. Il publie également des textes sur l'art dans des revues américaines comme *Scribner's Magazine*. Pour plus d'informations sur Frederic, cf. Bennett, Bridget, «Frederic, Harold (1856-1898)», in Garraty John A. ; Carnes, Mark C. (eds.), *American National Biography*, volume 8, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 425-427.

109. *Ibid.*

110. «London Needs a Haussmann», *The New York Times*, 7 juillet 1896, p. 3.

I.4

Le rôle spécifique de Paris selon Albert Shaw (1890-1894)

Un autre compte rendu, publié en juillet 1891 dans le *New York Times*, ouvre une piste vers une source américaine précieuse. En effet, le quotidien présente un article qui vient d'être publié sur la capitale française dans la revue américaine *The Century Illustrated Monthly Magazine*. Ce texte fait partie d'une série de cinq articles consacrés à un certain nombre de villes européennes et publiés entre mars 1890 et juillet 1894. Albert Shaw (1857-1947), l'auteur des cinq textes, expose là les connaissances acquises, lors d'un voyage d'études effectué en 1888 et en 1889, en vue de l'amélioration des administrations municipales américaines¹¹¹.

La série de Shaw, et surtout l'article sur Paris, nous intéressent pour plusieurs raisons. Elle offre tout d'abord l'occasion de voir si Paris occupe un rôle spécifique par rapport à d'autres villes européennes. Ensuite, plus qu'un texte journalistique, c'est une étude analytique. Et, finalement, il est intéressant d'observer la réaction du *New York Times* à l'article de Shaw.

Glasgow, Budapest et les villes allemandes

Glasgow, Londres, Paris, Budapest et un article sur quelques villes allemandes sont, dans cet ordre, les lieux auxquels Shaw consacre un article. Denses, non illustrés sauf celui sur Budapest, ils comportent entre quinze à dix-huit pages chacun, à l'exception de celui sur les villes allemandes qui n'en fait que neuf. Ils exposent l'organisation politique, administrative et technique des villes ainsi que leurs réalisations. Parmi les articles, il est possible de distinguer deux groupes. Le premier, contenant les articles sur Glasgow, Budapest et les villes allemandes, semble plus particulièrement destiné aux villes américaines types. C'est là que Shaw tire le plus de parallèles, par exemple avec Minneapolis, Chicago ou San Francisco, soit pour des similitudes dans l'existence d'une vie municipale organisée, soit pour leur fonctions économiques, soit pour leur croissance fulgurante. Il y exprime plus explicitement la pertinence de l'exemple étranger.

111. Docteur en histoire et en économie politique, Shaw travaille en tant qu'éditorialiste au *Minneapolis Tribune*, puis s'installe en 1891 à New York et occupe le poste de rédacteur en chef de la nouvelle édition américaine de la revue anglaise *Review of Reviews*. Pendant un demi-siècle, il restera un personnage important du paysage des périodiques d'actualité américains. Selon deux dictionnaires biographiques distincts, Shaw est, soit rédacteur-en-chef et éditeur, soit journaliste et réformateur. Et pourtant, les notices des deux dictionnaires biographiques consultés ont été rédigées par le même auteur. Pour Shaw journaliste et réformateur, cf. Graybar, Lloyd J., «Shaw, Albert (1857-1947)», in Garraty, John A. ; James, Edward T. (eds.), *Dictionary of American Biography, Supplement Four, 1946-1950*, New York, Charles Scribner's Sons, 1974, pp. 738-739. Pour Shaw rédacteur-en-chef et éditeur, cf. Graybar, Lloyd J., «Shaw, Albert (1857-1947)», in Garraty John A. ; Carnes, Mark C. (eds.), *American National Biography*, volume 19, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 734-736.

L'auteur présente les aspects spécifiques de chacune des villes et ceux susceptibles d'intéresser les communes américaines. Glasgow, ville dense à la croissance importante et dotée d'une «énergie municipale organisée et bien orientée», montre que «la santé et le confort sont compatibles avec une économie saine»¹¹². Shaw s'attarde longuement sur le département sanitaire (de l'inspection sanitaire jusqu'aux logements modèles), et présente aussi en détail le système de tramway à concession qui permet aussi bien à la ville qu'aux entreprises de faire du bénéfice.

Budapest est remarqué pour les règles scientifiques qui ont encadré sa croissance fulgurante et sa transformation physique et architecturale¹¹³. Elles ne sont cependant pas expliquées et font place à une description physique et presque touristique de la ville, de ses nouvelles voies et édifices publics. Le tout est illustré de dix-huit croquis du dessinateur américain Joseph Pennell (1860-1926) qui choisit un angle de vue pittoresque de la capitale hongroise.

Le faible renouvellement des conseils municipaux allemands permet, quant à lui, d'étudier, sans précipitation, tous les détails techniques et financiers avant d'engager les travaux¹¹⁴. Shaw se sert notamment de Berlin (pour lequel il souligne brièvement le rôle d'exemple du Paris d'Hausmann), Hamburg, Breslau et Dresde.

Londres, le contre-exemple par excellence

Dans ces trois articles, Shaw choisit de présenter les réponses administratives et pratiques exemplaires que les communes ont apportées à leurs problèmes spécifiques. Les articles du deuxième groupe — respectivement sur Londres et Paris — sont des analyses plus larges et plus exhaustives. Si la première métropole ne fait pratiquement l'objet que de sévères critiques, au contraire, la seconde est admirée sans limite. Londres, «en quelque sorte la capitale du monde entier», dont la population «s'ouvre au sens de la communauté», «possède le meilleur potentiel d'unité dans son organisation et d'ampleur dans ses activités municipales»¹¹⁵.

Mais au-delà de ce potentiel, et de la dimension physique qui fascine l'auteur, le Londres contemporain semble plein de défauts : rues étroites et courbes ; système de petites rues chaotiques ; absence de système pour les transports ; nombre insuffisant de parcs ; absence de plan général ; modernisation très partielle, les erreurs du passé n'ayant pas été suffisamment supprimées ; approvisionnement en eau insuffisant ; trop d'entreprises ouvrent trop souvent et à loisir les trottoirs pour les travaux ; peu de progrès dans l'éclairage public ; des

112. Shaw, Albert, «Glasgow: A Municipal Study», *The Century Magazine*, mars 1890, pp. 721-736.

113. Shaw, Albert, «Budapest. The Rise of A New Metropolis», *The Century Magazine*, juin 1892, pp. 163-179.

114. Shaw, Albert, «What German Cities Do For Their Citizens. A Study of Municipal House-Keeping», *The Century Magazine*, juillet 1894, pp. 380-388.

115. Shaw, Albert, «How London Is Governed», *The Century Magazine*, décembre 1890, pp. 132-147.

pensions modèles pour ouvriers (de type Glasgow) sont permises mais pas construites ; quinze bains publics construits alors qu'il en faudrait cent cinquante ; trop peu de bibliothèques publiques ; l'administration sanitaire souffre grandement de l'émiettement dans les différents districts du Greater London ; le système de propriété en *leasehold*, responsable du désintérêt des habitants pour l'amélioration de leur quartier ; une architecture de mauvaise qualité qui en résulte, fait renforcé par l'absence de règlements ; le financement des travaux publics par une taxe sur le charbon qui pèse lourdement sur les pauvres.

Ces critiques, dont certaines réitérent celles émises par W. Robinson et P. G. Hamerton, ne sont contre-balancées que par deux aspects positifs : le contrôle du gouvernement municipal exercé par un conseil municipal central dont les membres ne sont pas d'obscures représentants de quartiers ; puis, deuxièmement, la valeur de contre-exemple pour les villes américaines. Les dernières lignes de l'article résument ces «leçons de Londres» :

«Il y a beaucoup de choses instructives et admirables dans les arrangements gouvernementaux de Londres, et encore plus qui sont louables dans l'esprit de réforme et progrès, surgissant et agissant maintenant ici. Mais peut-être les leçons principales pour nous en Amérique sont des leçons d'avertissement. Si Londres, pendant la vie des hommes toujours dans la fleur de l'âge, avait pris des précautions adaptées, quelles erreurs auraient pu être évitées !»¹¹⁶

Paris, la «ville moderne type»

La ville de Paris, en revanche, «était le précurseur» dans la modernisation des villes, et si, «pendant les deux dernières décennies, d'autres villes, en dehors de la France, ont adopté des méthodes plus scientifiques et plus efficaces que celles de Paris, [...] il reste toujours vrai que la capitale française est le modèle le plus remarquable d'une ville complètement modernisée»¹¹⁷. Voici le début du texte consacré à Paris :

«Paris est la ville moderne type.»¹¹⁸

Puis :

«Dans l'œuvre de transformation de la confusion labyrinthique des ruelles médiévales étroites, obscures et nauséabondes en larges voies modernes, et dans la mise à disposition des équipements et commodités distinguant la ville bien ordonnée d'aujourd'hui des anciennes villes qui grandissaient sans formes ni organes durant des siècles de croissance — dans cet brillante tâche de reconstruction des caractéristiques physiques des villes au dix-neuvième siècle, les traitant en entités organiques, et dans l'effort de former le corps visible pour qu'il reçoive au mieux la vie qui s'étend à l'intérieur, Paris a été le guide sans égal.»¹¹⁹

116. *Ibid.*, p. 147.

117. Shaw, Albert, «Paris. The Typical Modern City», *The Century Magazine*, juillet 1891, pp. 449-466.

118. *Ibid.*, p. 449.

119. *Ibid.*

Ici, le seul regret majeur concerne le conseil municipal de Paris dont l'action est trop limitée par un préfet qui ne doit rendre des comptes à personne. Cependant, Shaw, qui loue par ailleurs l'efficacité et la simplicité de l'organisation du gouvernement municipal, insiste :

«Je n'aimerais pas un instant qu'on en déduise que le présent conseil de Paris ne soit pas un corps d'hommes beaucoup plus intelligent, droit et efficace que le conseil moyen d'une grande ville américaine.»¹²⁰

Cette citation illustre d'ailleurs aussi le rôle que Paris, le «modèle même de la ville moderne», joue dans le récit de Shaw. Plus qu'un exemple à suivre concrètement, l'auteur utilise Paris pour accuser les villes américaines, notamment concernant des questions d'ingénierie municipale :

«Il est à noter que la question du débarrassement des câbles — une question qui crée continuellement autant d'agitation dans toutes les villes américaines —, ne surgit absolument jamais à Paris [...]. Tous les câbles [du système de téléphone et de télégraphe] sont placés dans des voies souterraines ou des égouts. [...] Toute la ville de Paris va dans quelques mois être équipée d'un réseau de câbles électriques d'éclairage, et la circulation sur les trottoirs et dans les rues aura dû supporter une obstruction minimale, pendant que le pavage n'aura subi aucune lésion. Toutes ces questions mineures d'ingénierie pratique municipale dont nous nous approchons, dans nos villes, d'une manière tâtonnante, grossière et primitive, sans même tenir compte de l'expérience de nos voisins les plus proches, et ignorant, avec contentement, l'expérience des villes étrangères, ont été totalement résolues en Europe. Au lieu d'être à l'avant-garde, nous avons dans toutes ces matières un retard de dix à quinze ans par rapport à l'Europe.»¹²¹

Ce retard trop important explique-t-il l'utilisation de Paris, «la communauté moderne la plus hautement organisée», pour accuser les villes américaines¹²²? Le retard est-il trop important pour que la ville puisse encore servir d'exemple ? En tout cas, Shaw ne semble pas loin de désespérer :

«Un jour, sans doute, nous apprendrons à avoir honte quand nous réaliserons le fait que Paris a sous ses ordres une plus grande et une plus brillante batterie de talents en ingénierie et en architecture que toutes les villes importantes des Etats-Unis prises ensemble [...]»¹²³

Quels détails de Paris l'article évoque-t-il concrètement ? C'est une très longue liste d'environ trente éléments qu'il convient ici de condenser et de structurer selon les thèmes suivants : réseaux d'approvisionnement ; circulation et transports ; entretien ; esthétique ; finances. Quant aux réseaux d'eau potable, de gaz, d'égouts et d'électricité, Shaw souligne à plusieurs reprises l'approche «scientifique et admirable», tant du point de

120. *Ibid.*, p. 456.

121. *Ibid.*, pp. 459-460.

122. *Ibid.*, p. 465.

123. *Ibid.*, p. 460.



(Century, 07/1891, p. 449.)

vue de l'administration que de celui de l'ingénierie (pour l'eau, par exemple, la qualité des canaux, aqueducs, stations de pompage, réservoirs, filtres, etc.). Pour la circulation, l'auteur affirme la continuité des efforts sous les différents gouvernements, soulignant que «c'était pendant la période de 1852 de 1871, sous Louis Napoléon, que le travail le plus complet et le plus magnifique a été fait». Shaw explique ce travail ainsi que les dispositifs employés :

«Sous le contrôle du Baron Haussmann, un immense plan a été mis en place pour relier tous les quartiers de Paris par un système de grandes avenues de circulation générale. Le plan du nouveau Paris n'est pas du tout aussi géométrique et facile à comprendre que celui de Washington, mais c'est tout de même un arrangement philosophique et pratique. [...] Il devenait nécessaire de donner au nouveau Paris des artères principales suffisamment larges et droites pour laisser la circulation traverser le cœur de la ville selon les axes originaux. En plus, il a été jugé nécessaire de construire un grand nombre d'avenues et de boulevards diagonaux reliant directement les lieux importants. Et en plus, de nouveaux boulevards circulaires ont été jugés désirables ; puis, finalement, d'importantes réformes dans le système des rues des faubourgs ont été prévues.»¹²⁴

Les transports publics sont, à tout égard — c'est-à-dire les parcours, prix, stations, style des rails et emplacement des voies —, les «plus méthodiques du monde». Le projet de nouvelles lignes souterraines électriques mettra Paris en tête des «municipalités progressives». L'entretien et les inspections divers se font de manière scientifique. La pavage est parfait, et il le reste aussi grâce à l'accès aux réseaux souterrains (eau,

124. *Ibid.*, p. 451.

téléphone, télégraphe) effectué grâce aux égouts ou autres voies souterraines dans lesquels ils sont placés. L'architecture, très brièvement évoquée, est «élégante et impressionnante», d'une «régularité merveilleuse». Paris possède le «plus bel éclairage de toutes les villes» et elle sera également la mieux éclairée grâce à l'électricité, en cours d'installation. Financièrement, grâce aux monopoles et montages avec des entreprises privés, la ville réalise d'importants bénéfices. Par exemple, en dix ans, elle a touché 60.000.000 fr. des différentes compagnies qui utilisent les rues pour le transport public.

De ces différents thèmes émergent quelques idées centrales qui traversent le récit de Shaw. D'abord, la scientificité qui, en tant qu'étude technique approfondie et en prévision de futurs besoins, s'applique aussi bien à la composition des réseaux qu'à leur exécution technique. Ensuite, la possibilité de produire concrètement des bénéfices, grâce à un partenariat avec des entreprises privées bien étudié. La troisième, enfin, est celle que l'investissement dans de réalisations coûteuses constitue, à long terme, une vraie économie.

Ces trois idées centrales, qui expriment une volonté sans limite de modernité, conduisent l'auteur en outre à une position totalement dépourvue de nostalgie face à la démolition du vieux Paris. Rejoignant la position exprimée dans les colonnes du *New York Times*, Shaw expose d'abord l'évolution des mentalités face au patrimoine puis fait part de son soulagement concernant Paris :

«Si des parties de cette transformation parisienne avait été repoussées à une période ultérieure, peut-être que certains arguments auraient conduit à ce qu'elle soit moins complète. À la fin de la Révolution française, et pendant les décennies suivantes, il n'y avait pas, en Europe, de sentiments face aux anciens monuments architecturaux, et surtout pas pour les églises médiévales. Ce sentiment s'est maintenant répandu dans toute l'Europe ; et la préservation la plus affectonnée, avec une restauration prudente et fidèle, sont partout les nouveaux mots d'ordre.»¹²⁵

«Un tel esprit d'appréciation faisait défaut à la génération qui précède la nôtre, et son absence était nulle part aussi totale que dans la capitale française. Les ordres religieux avaient construit leur grandes maisons monastiques et leurs églises splendides partout dans Paris. C'était une caste privilégiée et un lourd fardeau. La Révolution n'avait pas de pitié pour eux ni pour leur belle architecture, et le nouveau système de rues se creusait tout aussi impitoyablement à travers leurs églises qu'à travers les taudis. Beaucoup d'exemples des plus belles structures ecclésiastiques du Moyen-Age étaient effacés pour faire place aux larges et droites avenues, aux squares ouverts, et aux nouveaux bâtiments réguliers. Aujourd'hui, un tel sacrilège ne serait pas toléré.»¹²⁶

«Par conséquent, il est heureux, pour les Parisiens, que les réformes des rues centrales aient principalement été accomplies avant la montée de la nouvelle appréciation de l'architecture ecclésiastique. Il reste dans toute la

125. *Ibid.*, p. 450.

126. *Ibid.*

France, si ce n'est dans Paris même, un nombre suffisant de vieilles églises qui représente de façon adéquate le beau travail et l'art des treizième et quatorzième siècles. Les rues parisiennes anciennes et étroites du siècle dernier contournaient les édifices d'une manière que la circulation moderne n'aurait pu supporter. Les épargner aurait privé Paris à tout jamais d'un système de rues approprié. C'était beaucoup mieux de les sacrifier et de rendre la ville moderne sans compromis.»¹²⁷

Mais Shaw souligne aussi que le résultat général des transformations parisiennes repose sur un «développement exceptionnel d'organisation sociale» dont un des éléments clefs est le «merveilleux système d'écoles de commerce, technique, d'art etc.». Le tout étant source de richesse plutôt que d'appauvrissement. C'est en ces termes que l'article se termine :

«Si Paris dépense de vastes sommes pour son ménage municipal, il a aussi de résultats divers, magnifiques et permanents à présenter, et son peuple est, comme je le crois, plutôt enrichi qu'appauvri par l'investissement commun en tant que municipalité.»¹²⁸

L'analyse de cette série d'articles permet de mieux comprendre les raisons pour lesquelles Paris joue le rôle spécifique de ville moderne type. Il est également intéressant de confronter les informations de Shaw sur Paris à celles du *New York Times* que nous connaissons déjà.

L'élément le plus surprenant réside probablement dans le fait que pratiquement tous les sujets que Shaw évoque, ont déjà été décrits par le quotidien, également dans une visée exemplaire. Cela illustre non seulement la connaissance, la continuité et l'étendue du modèle parisien, mais surtout son actualité.

Cela montre aussi que le modèle parisien résiste tout aussi bien à l'analyse complète de son fonctionnement, de ses méthodes et moyens qu'à celle des problèmes quotidiens de New York. Il y a des sujets, évoqués par le *New York Times*, que Shaw ne mentionne pas. Ce sont ceux qui touchent l'usage quotidien des rues de New York, et notamment le respect des lois concernant l'espace public.

La réaction du *New York Times* face à l'article de Shaw sur Paris

L'article d'Albert Shaw sur Paris est le seul de la série auquel le *New York Times* consacre une colonne. Albert Shaw rédige son article sur Paris en tant que leçons d'administration, de technique et de culture pour le bénéfice des villes américaines en général. En revanche, le compte rendu du *New York Times*, «Paris and New-York»¹²⁹, met en comparaison, comme son titre l'indique, uniquement New York. Le contexte de la série

127. *Ibid.*

128. *Ibid.*, p. 466.

129. «Paris and New-York», *The New York Times*, 30 juillet 1891, p. 4.

de Shaw et le rôle de Paris y sont d'ailleurs ignorés, puisque il est dit, en début de texte, que «M. Albert Shaw, dans le *Century* de juillet, commence une série d'études sur «la ville moderne type» avec un papier sur Paris»¹³⁰. Tout en relatant l'admiration de Shaw pour Paris, l'article, au contraire, met en avant New York là où c'est possible et insiste sur les faiblesses de la capitale française. C'est-à-dire que même si «Paris fait l'objet d'envie pour tous ceux qui le compare avec notre propre «ville impériale», mais la comparaison n'est pas décourageante pour tout» : par exemple, l'approvisionnement en eau potable, l'enlèvement des déchets ménagers et la canalisation, les deux premiers points étant d'ailleurs en contradiction avec d'autres articles du quotidien déjà cités. Il existe la même contradiction concernant le coût des transformations parisiennes. Alors que d'autres articles du *New York Times*, au même moment, soulignent le remboursement des dettes parisiennes par la croissance de l'économie, le compte rendu sur l'article de Shaw met en garde :

«Bien que les méthodes et les hommes aient été mauvais dans les gouvernements municipaux des États-Unis, nous ne pensons guère qu'il faille se tourner vers Paris pour trouver des modèles pour les dépenses ou pour la manière dont l'argent a été en grande partie organisé.»¹³¹

Le compte rendu trouve même à contredire le système des nouvelles voies parisiennes. Shaw parlait d'une lecture moins facile que celle du plan de Washington. Lui, en revanche, interprète cela en, «il faut le dire, pas très beau», et en plus il est «l'œuvre d'un despote, réalisée avec la brutalité du despotisme».

Finalement, l'article conseille l'imitation d'un seul aspect : celui des experts permanents des services techniques, pourvus de postes stables, donc peu sensibles à la corruption et peu enclins à être attirés vers d'autres postes, et donc garants du savoir technique et de gestion. Grâce à ce dispositif, New York pourrait alors égaler Paris :

«Avec [ce système], nous obtiendrions presque tout ce que Paris a de meilleur que nous.»¹³²

L'article sur Paris intéresse le *New York Times* car Shaw crée, en déclarant la capitale française «ville moderne type», une situation de compétition avec la ville de New York qui peut se sentir humiliée. Pour défendre la fierté de sa ville, l'auteur du compte rendu utilise un état de connaissances sur Paris qui semble s'être arrêté vers 1873, c'est-à-dire quand la rentabilité globale des transformations parisiennes n'était pas encore connue et la continuation des travaux par le nouveau régime républicain n'était pas encore assurée.

130. *Ibid.*

131. *Ibid.*

132. *Ibid.*

La «capitale de la civilisation occidentale»

II.1

La rue, une spécificité parisienne

L'idée de la ville comme support de vie est récurrente dans les articles sur Paris, comme dans «The Streets of Paris», publié dans *Harper's New Monthly* en octobre 1894¹. Son auteur, l'Américain Richard Harding Davis (1864-1916) y expose la vie parisienne telle qu'elle se passe dans les trois types de voies qu'il évoque (rue, boulevard, voie monumentale)².

Habitant lui-même une petite rue de la capitale, il expose d'abord minutieusement les activités qui s'y déroulent, le voisinage entier étant d'ailleurs au courant des faits et gestes des uns et des autres. Le contraste avec la culture anglo-saxonne ne pourrait être plus marqué :

«Ceux qui habiteraient, à Londres ou à New York, une rue de respectable similaire à la nôtre, n'en sauraient aussi peu de leur voisin proche que d'un habitant à l'autre bout de la ville.»³

Selon Davis, cette situation est liée à la relation que les habitants entretiennent avec leur rue et aussi au potentiel qu'offre l'architecture :

«[À Londres ou à New York], les façades ne raconteraient rien au monde extérieur ; elles se regarderaient réciproquement en fronçant les sourcils, comme des tombeaux de famille dans un cimetière ; mais cette rue de Paris, les gens l'habitaient, ou bien les balcons, ou bien les fenêtres. [...] C'était comme camper sur les deux côtés d'une vallée où chacun pourrait jeter un coup d'œil dans la tente d'en face.»⁴

L'illustration accompagnant ce passage, qui rappelle d'ailleurs, à part la mise en scène bourgeoise, *Le Balcon* d'Édouard Manet (1832-1883) que les New-Yorkais ont pu voir en exposition dans leur ville en 1886, exprime bien l'idée de l'ouverture des appartements sur un autre intérieur qu'est la rue.

1. Davis, Richard Harding, «The Streets of Paris», *Harper's New Monthly*, octobre 1894, pp. 701-712.

2. Richard Harding Davis est journaliste, notamment en tant que correspondant à l'étranger, et écrivain. En plus de «The Streets of Paris», il publie sur Paris dans *Harper's New Monthly* quatre autres articles dont nous parlons en partie par la suite. Un recueil de ces cinq textes, dédié par l'auteur à Paul Bourget, est publié en 1895, cf. Davis, Richard Harding, *About Paris*, illustrations par Charles Dana Gibson, New York, Harper & Bros. 1895. Pour plus d'informations biographiques sur Davis, cf. F. L. P. , «Davis, Richard Harding», in Johnson, Allen ; Malone, Dumas (eds.), *Dictionary of American Biography*, volume V, London/New York, Humphrey Milford/Oxford University Press/Charles Scribner's Sons, 1930, pp. 207-208 ; Milton, Joyce, «Davis, Richard Harding», in Garraty John A. ; Carnes, Mark C. (eds.), *American National Biography*, volume 6, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 224-226. Dans *Scribner's Magazine*, R. H. Davis écrit également sur New York. Cf. notre chapitre VI.

3. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 702.

4. *Ibid.*

La vie se déroule à l'extérieur

Alors que ce type d'interaction entre la vie privée et la vie publique est évoqué seulement dans ce texte, la plupart des autres articles s'exprimant dans les trois revues à propos de Paris citent l'utilisation des rues pour le déroulement partiel de la vie des gens.

Dans «The Charm of Paris», Ida Tarbell (1857-1944) parle des «Français assis à leur table sur le trottoir» et plus longuement de «l'art de la promenade» :

«Il y a deux façons pour un Parisien d'utiliser presque quotidiennement les rues et les parcs. La première, pour sa promenade, cette longue marche pas pressée [...]. Le Parisien en fait vraiment un art, [...] s'adonnant autant au décor changeant de la rue qu'à une pièce au théâtre. Pour savoir combien cela fait partie de la vie, il suffit de lire la littérature française.»⁵

Dans le *Century Magazine*, un autre auteur, Richard Whiteing, publie en 1900 une série sur la capitale française et explique ce phénomène par rapport aux couches populaires, dans son article «Paris of the Faubourgs»⁶ :

«Les gens des faubourgs, les gens modestes en général, [...] sont formés par la vie privée et la vie publique, par la rue et la maison. Ces gens à Paris doivent beaucoup à la vie publique. Elle répond à leur besoin de couleur, de variété, de mouvement, d'une façon qui est universelle chez les nations latines. L'extérieur est simplement leur plus grande maison, et ils s'attendent à y trouver des sources adéquates à toute sorte de plaisir.»⁷

Whiteing aussi, après Davis, remarque la grande différence qui sépare la pratique parisienne de la rue de celle des Américains :

«Notre propre race tend à considérer ce domaine comme une simple voie entre l'atelier et la cheminée, où tous nos intérêts sont centrés. C'est à peu près tout ce que nous lui demandons. Il peut être aussi laid qu'il veut, et, dans certaines limites d'indulgence, presque aussi sale. Pour le Français, c'est plus qu'un lieu de transit ; c'est presque un lieu de séjour.»⁸

Accessibilité

La pratique collective de l'espace public exige l'accessibilité pour tous. Celle-ci est évoquée dans deux articles publiés à sept ans de distance dans *Harper's* et dans *Century*. Le premier, qui se penche sur le «Proletarian Paris», souligne le caractère démocratique de la ville :

5. Tarbell, Ida M., «The Charm of Paris», *Scribner's Magazine*, avril 1900, p. 402.

6. Nous n'avons pu identifier la moindre information sur Whiteing. Il n'existe pas de notices biographiques sur R. Whiteing, ni dans les deux grands dictionnaires biographiques américains déjà cités à propos d'Albert Shaw, ni dans Baillie, Lauren, *American Biographical Index*, Munich, Saur, 1998. Sous le nom de *Paris of To-Day*, la série de Whiteing est ensuite publiée en tant que monographie qui, elle, est présentée au sein d'une longue liste de livres recommandés par le *New York Times*. Cf. Didier, Eugene L., «Holiday Books. Fifty of the Best Published Since East [?] July», *The New York Times*, 8 décembre 1900, p. BR 2.

7. Whiteing, Richard, «Paris of the Faubourgs», *Century Magazine*, mars 1900, p. 663.

8. *Ibid.*

sun as it sank a brilliant red at the end of our street, with the hundreds of chimney-pots looking like black musical notes against it. There was also a very interesting old lady in the house that blocked the end of our street, a very fat and masculine old lady in a loose white wrapper, who spent all of her time rearranging her plants and flowers, and kept up an amiable rivalry with the people in the balconies above and below her in the abundance and verdure of her garden. It was a very pleasant competition for the rest of us, as it hung that end of the street with a curtain of living green.

For a little time there was a young girl who used to sit upon her balcony whenever the sun was brightest and the air not too chill; but she took no interest in the street, for she knew nothing of it except its noise. She lay always in an invalid's chair, looking up at the sky and the roof-line above, and with her profile lined against the gray wall.

During the day a nurse in a white cap sat with her; but after dinner a stout jaunty man of middle age came back from his club or his bureau, and took the place beside her until it grew dark, when he and the nurse would lift her in-doors again, and he would take his hat and go off to the boulevards. I suppose, to cheer himself a bit. It did not last long, for one day I came home to find them taking down a black and silver curtain from the front of the house, and the concierge said that the girl had been buried, and that her father was now quite alone. For the first week after that he did not go to the boulevards, but used to sit out on the balcony until late into the night, with the darkness thick about him, so that we would not have known he was there save for the light of his cigar.



"SHE LOOKED DOWN UPON OUR STREET."

The step from our street to the boulevards is a much longer one in the imagination than in actual distance. Our street, after all, was only typical of thousands of other Parisian streets, and when you have explained it you have described miles after miles of other streets like it. But there is nothing just like the boulevard. If you should wish to sit at the exact centre of the world and to watch it revolve around you, you have only to take your place at that corner table of the Café de la Paix which just the farthest out into the Avenue de l'Opéra and the Boulevard des Italiens. This table is the apex of all the other tables. It turns the tides of pedestrians on the broad sidewalks of both the great thoroughfares, and it is geographically situ-

Vol. LXXXIX.—No. 333.—79

(Harper's, 10/1894, p. 703.)

«Paris est si démocratique que des Hottentots et des rois détrônés peuvent circuler librement dans les rues sans attirer la moindre attention. Aussi bien dans le Paris prolétaire que dans le Paris élégant, il y a une complète liberté de mouvement ; la ville appartient aux habitants, et ses beautés et commodités existent pour la joie commune des riches et des pauvres.»⁹

En 1900, dans l'article sur les faubourgs déjà évoqué, R. Whiteing le formule à sa façon :

«Ainsi, l'homme commun parisien a sa part des Champs-Élysées et des boulevards, grâce à la liberté d'accès à leurs fontaines et promenades et à leurs allées de tendre verdure.»¹⁰

La gratuité de l'accès à l'art est également avancée :

«Pour rien, le plus pauvre des pauvres diables peut voir les glorieux bronzes dans le jardin-terrasse des Tuileries, les figures [[figures]] en plein air du Luxembourg, les chevaux grandioses de la Place de la Concorde, les magnifiques compositions de l'Arc. [...]»¹¹

Proximité

Quant à Theodore Child (?-1892), l'auteur de «Proletarian Paris», il rajoute à la question de l'accès démocratique

9. Child, Theodore, «Proletarian Paris», *Harper's New Monthly*, janvier 1893, p. 185.

10. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Century*, *op. cit.*, p. 663.

11. *Ibid.*, pp. 664-665.

à l'espace public celle de sa proximité¹² :

«Quelle nuée de gens ! [...] Et il ne leur faut marcher que quelques yards dans n'importe quelle direction pour tomber sur ces larges avenues ombragés et sur ces élégants parcs urbains que les traditions de Haussmann ont prolongés, même vers les quartiers les plus pauvres de la ville.»¹³

Une remarque similaire se trouve dans l'article «The Charm of Paris» du *Scribner's Magazine* :

«Les espaces ouverts [[*open spaces*]] de la ville sont admirablement aménagés pour satisfaire l'amour parisien de la vie en plein air. En refaisant la ville, il a été décidé que chaque quartier, riche ou pauvre, devrait disposer de son propre parc. [...] Le parc [des Buttes-Chaumont], situé dans le cœur du quartier des ouvriers, a été aménagé avec autant de soin que le parc Monceaux ou le Bois de Boulogne.»¹⁴

Fonctionnement

Et ce parc est aussi «entretenu avec la même attention»¹⁵. Ce soin est d'ailleurs une autre condition à la pratique des espaces extérieurs. Il consiste à traiter l'espace public comme un intérieur. Child l'évoque dans un de ses autres articles, consacré aux boulevards parisiens :

«Le Paris gris possède la première condition matérielle requise pour flâner agréablement — il est bien pavé. Grâce aux revêtements parfaits en dalles de pierre, en bois et en bitume, les pieds des Parisiens sont joyeux, et leurs bottes propres et brillantes. En effet, les rues de Paris sont si bien lavées, rincées et balayées que les cireurs n'arrivent pas à vivre de leur métier.»¹⁶

«L'homme commun parisien» déjà évoqué par Whiteing en profite :

«Il descend vers eux [les Champs-Élysées et les boulevards], pour ainsi dire, dès que les éboueurs ont fait leur travail. Il descend dans sa rue comme le millionnaire s'attend à trouver sa salle du petit déjeuner ou son bureau, fraîchement balayés et brillants dans leur luminosité de métal et de verre.»¹⁷

Ida Tarbell, auteur de «The Charm of Paris», dédie une page entière à cette question. Selon elle, la clef de la qualité de l'espace public réside dans la façon dont Paris fait son «municipal housekeeping», c'est-à-dire son «ménage municipal». En termes qui rappellent ceux d'Albert Shaw, ne voilant que faiblement une accusation

12. Comme pour Whiteing, les dictionnaires biographiques américains ne donnent aucune information sur Theodore Child. La mort de Child, le 2 novembre 1892 à Ispahan, est indiquée dans «Theodore Child Is Dead», *The New York Times*, 11 novembre 1892, p. 4. Selon John Rewald, Child est «l'un des critiques d'art américains les plus importants, qui s'est régulièrement rendu à Paris pour écrire des compte-rendus des Salons pour *Amateur Magazine* ou *Harper's*». Cf. Rewald, John ; avec Weitzenhoffer, Frances, *Cézanne and America. Dealers, Collectors, Artists and Critics, 1891-1921*, London, Thames and Hudson, 1989, p. 13. En 1892, Child publie un livre intitulé *Art and Criticism*, dans lequel il dédie un chapitre aux peintres impressionnistes. Child et Davis, ce dernier succédant au premier, sont de vrais correspondants qui décortiquent la complexité et la richesse de Paris aux lecteurs du *Harper's New Monthly*. À eux seuls, on compte (au moins) seize longs articles sur Paris entre 1887 et 1895 — onze par Child de 1887 à 1893, cinq par Davis en 1894 et 1895.

13. Child, «Proletarian...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 188.

14. Tardell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, pp. 401-402.

15. *Ibid.*, p. 402.

16. Child, Theodore, «Along the Parisian Boulevards», *Harper's New Monthly*, novembre 1892, p. 855.

17. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Harper's*, *op. cit.*, p. 663.

des villes américaines, elle explique comment une administration non assujettie aux intérêts d'un parti politique ainsi que le soin et l'entretien du bien public mènent à long terme, grâce aux nombreuses expériences, «à des rues propres, à un bon éclairage, à une bonne canalisation et à suffisamment d'eau»¹⁸.

Soin esthétique

Or, le fonctionnement pratique de la ville ne suffit pas. L'auteur enchaîne également sur le soin esthétique que les Parisiens revendiquent :

«[Le Parisien] vit une grande partie de son divertissement dehors. Par conséquent, il exige que les rues et squares de la ville soient aménagées de sorte qu'il puisse s'y plaire. En effet, il exige tout autant que les rues de la ville soient agréables et attractives que son club et sa maison.»¹⁹

La même année, cette fois-ci dans le *Century Magazine*, R. Whiteing est plus explicite :

«Sauf par pur malheur, dans le domaine public, [le Parisien] n'a jamais rien regardé qui ne soit pas beau. Les façades mêmes doivent être ravalées pour lui dans leur couleur original crème tous les deux ou trois ans.»²⁰

«Même les lampadaires qui illumineront son chemin la nuit sont une belle chose pendant le jour.»²¹

Et de souligner la différence d'avec l'Angleterre :

«Comparez-les avec la barre anglaise en fonte, hideuse pour l'œil en forme et en couleur, dégoûtante à cause des taches de boue d'années de circulation.»²²

Déjà six ans plus tôt, en 1894, dans «The Show-Places of Paris», R. H. Davis non seulement remarque la générosité et l'esthétique des équipements de l'espace public parisien, mais les met également en opposition, comme il en a l'habitude, avec la situation new-yorkaise et londonienne :

«Le Parisien économise certes dans des choses ménagères, par exemple un œuf supplémentaire à son petit déjeuner et la transformation d'une entrée non mangée en soupe, mais en tant que ville, il est des plus généreux ; et il n'est nulle part aussi généreux que dans son usage insouciant du gaz. Il dresse dix lampadaires pour un à Londres ou à New York, et il ne les installe pas seulement pour éclairer quelque chose ou quelqu'un, mais parce qu'ils sont en soi agréables à regarder. Il est difficile de se sentir morose dans une ville tellement éclairée que l'on peut être assis à la fenêtre du deuxième étage d'un hôtel et lire un journal à la lumière des lampadaires de gaz de la rue d'en bas.»²³

Cela nous renvoie aussi à Shaw qui, dit dans son article sur Paris, remarque que si la ville n'est pas toujours la

18. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's, op. cit.*, p. 395.

19. *Ibid.*, p. 401.

20. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Century, op. cit.*, p. 665.

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*

23. Davis, Richard Harding, «The Show-Places of Paris», *Harper's New Monthly*, décembre 1894, p. 134.

première à utiliser les nouvelles techniques, elle exploite au mieux leur potentiel :

«[...] L'Amérique, l'Allemagne, et quelques autres pays ont précédé [Paris] dans l'usage de l'éclairage électrique ; mais les Parisiens, avec leur goût et savoir-faire supérieurs dans toutes les questions d'aménagement et d'équipement municipaux, sont destinés à faire du nouveau dispositif électrique de loin l'usage le plus brillant.»²⁴

Particularité de la rue parisienne

Au fond, il se dégage de tous ces textes une sensation particulière touchant à l'idée de la rue. En 1900, deux auteurs le disent explicitement dans leurs articles. L'un dans *Century Magazine* :

«Étendez cette différence de point de vue [des Anglais et des Français] à l'ensemble de la scène publique, et on arrive à comprendre pourquoi la rue est la chose caractéristique à Paris.»²⁵

L'autre dans *Scribner's Magazine* :

«Le résultat de cette exigence [du Parisien] est que les rues de Paris possèdent un caractère leur étant propre.»²⁶

Quinze ans auparavant, Ph. G. Hamerton, dans son ouvrage *Paris in Old and Present Times*, va même plus loin, non seulement parce qu'il reconnaît à la rue une existence propre comme élément constitutif de la ville, mais aussi parce qu'il en fait un modèle :

«Les Anglais ont inventé la *maison*, les Français ont inventé la *rue*. [...] Je veux dire que les Anglais sont les premiers à réellement avoir compris la maison et l'ont réalisée [...] et que les Français sont les premiers à avoir réellement compris la rue et en ont réalisé une conception qui est devenue un modèle d'excellence en son genre.»²⁷

24. Shaw, «Paris...», *Century*, *op. cit.*, p. 459.

25. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Century*, *op. cit.*, p. 665.

26. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 401.

27. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 86.

II.2

La grande voie urbaine non monumentale : voie idéale & vie moderne

Si les rues sont donc les «choses caractéristiques de Paris», celle que nous appelons la «grande voie urbaine non monumentale», nommée à Paris «boulevard» ou, très rarement, «avenue», est la plus souvent citée dans les trois revues analysées. Leur description est plus complète et complexe, plus graphique aussi, et elles ne sont plus évoquées pour leur seules caractéristiques fonctionnelles. Elles sont décrites en terme d'espace dans une dizaine d'articles qui sont les témoins d'un intérêt tout particulier.

Compte tenu de l'intérêt peu technique que ces revues portent sur Paris, il n'est guère étonnant qu'aucun plan ou extrait de plan de Paris n'illustre la géométrie ou la composition des divers boulevards. En revanche, les descriptions textuelles et les images transmettent certaines idées dont celle de l'aspect non monumental de ce type de grande voie urbaine.

Composition

Un premier élément important est l'inscription de ces voies dans un schéma plus général de plan de rues de Paris. Ainsi, le lecteur de *Harper's New Monthly Magazine* apprend en 1889 que «les boulevards s'étendent sur des miles jusqu'à ce qu'ils atteignent la colonne de la Bastille où ils rejoignent d'autres boulevards qui entourent la ville»²⁸. En 1900, on peut lire dans *Scribner's Magazine* :

«Napoléon III. [...] débuta la gigantesque tâche de créer une ville modèle à partir d'une ville féodale. On ne peut pas en comprendre la signification sans jeter un coup d'œil sur le vieux Paris. Il reste toujours assez de la ville féodale pour l'étudier. [...] Maintenant, Napoléon III. entreprit de transformer ces rues étroites en larges boulevards [...]. La ville a presque la forme d'une roue, le centre étant une île dans la Seine où le Paris original avait été planté. Le pneu de cette roue est formé par les murs extérieurs. Le fleuve forme le diamètre est-ouest de la roue. Le nouveau plan proposa d'inscrire autour du centre, ou de l'île, deux boulevards à l'intérieur du pneu et aussi parallèlement que possible. Cela donnerait, pour commencer, une grande quantité d'espace ouvert distribué de façon égale.»²⁹

Puis, un peu plus loin :

«L'ouverture des boulevards [divergeant de la place d'Italie] a relié le quartier avec le Jardin des Plantes au nord

28. Child, Theodore, «Characteristic Parisian Cafés», *Harper's New Monthly*, avril 1889, p. 688.

29. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 390.

et l'agréable Parc de Montsouris au sud, de telle façon que ces deux beaux espaces verts, au lieu de rendre par contraste, comme ils faisaient auparavant, le quartier plus triste, semblent maintenant en faire partie.»³⁰

Concernant le schéma général, l'article cité précédemment note que «les boulevards circulaires et ceux qui les croisent sont loin d'être réguliers dans leur dessin»³¹, ce qui nous rappelle le commentaire du *New York Times* sur le «pas très beau plan» de Paris.

L'espace de la voie est plus concrètement décrit dans l'article intitulé «Along the Parisian Boulevards»³², publié dans *Harper's New Monthly* en 1892 :

«Au milieu de la douce perspective des arbres, surmontée par les étages supérieurs des maisons et les silhouettes irrégulières des cheminées, la rue court tout droit vers le point de fuite, lequel se perd dans un dédale de feuillage et d'hautes colonnes métalliques portant la lumière électrique.»³³

La description de la «perte du point de fuite» est à souligner. En effet, nous sommes face à un espace dont l'extrémité n'est pas occupée par un monument, mais par une vibration qui rappelle celle de certains tableaux impressionnistes.

La perte du point de fuite signifie que la voie elle-même est mise en valeur. Même si elle s'inscrit avec d'autres dans un réseau, son existence physique et symbolique n'est pas conditionnée par un édifice particulier qui la domine. L'intérêt du paysage urbain se substitue à celui du monument, tout comme le paysage lui-même remplace ce dernier. C'est cette configuration qui nous conduit à parler de «grande voie urbaine non monumentale». Ada Cone, dans l'article «The Woman's Paris» en 1898, place la qualité non monumentale de ces boulevards au rang des raffinements parisiens :

«De l'autre côté [de l'avenue de l'Opéra] il y a le grand boulevard vers la Madeleine, prolongé par la rue Royale. Si le boulevard paraît insignifiant par rapport à sa renommée, c'est que sa qualité se trouve dans des conditions psychologiques que, selon les Parisiens, le profane ne peut comprendre.»³⁴

Les illustrations de «Along the Parisian Boulevards» confirment cette caractéristique. À l'exception de celle de l'Arc de Triomphe — monument qui termine justement une avenue monumentale et dont la présence paraît d'ailleurs étonnante dans ce texte consacré aux boulevards —, aucune des autres illustrations n'est explicitement consacrée aux monuments. Cela ne signifie cependant pas leur absence complète, comme le

30. *Ibid.*, p. 392.

31. *Ibid.*, p. 390.

32. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 855-871.

33. *Ibid.*, p. 870.

34. Cone, Ada, «The Woman's Paris», *Scribner's Magazine*, novembre 1898, p. 549.

montre l'image avec une petite partie de la façade de l'église de la Madeleine. Il ne s'agit pas du tout de la mettre en scène³⁵. L'église est simplement là aussi, parmi d'autres choses. L'article «The Boulevards of Paris», publié l'année précédente dans *Scribner's Magazine*, exprime le rôle très relatif des monuments, énumérés entre les boutiques et les restaurants, dans ce type de paysage :

«Promenons-nous et regardons, en passant, les boutiques, les monuments, les restaurants et les cafés.»³⁶

Voie type : formes et usages

Les différents boulevards de Paris partagent cependant d'autres aspects. Ce qui émerge le plus, à la lecture des trois revues, est la récurrence de l'évocation de leurs caractéristiques physiques. Dans les revues, les boulevards ne sont pas seulement mentionnés pour leur largeur ou la hauteur des immeubles qui les bordent, mais également pour leur mobilier et leur végétation cités dans le contexte des différents usages de l'espace public. Une liste chronologique de leur évocation, de 1887 à 1900, se lit de façon suivante.

En 1887 :

«Les kiosques sont répartis le long des boulevards, et c'est là que le Parisien achète son «Figaro» le matin et son «Temps» à cinq heures de l'après-midi.»³⁷

En 1889 :

«C'est alors, [en fin d'après-midi], que les arbres entre les lignes interminables de maisons déploient leur branches dénudées ou leur verdure chétive dans une perspective de kiosques illuminés, de bancs verts, et de hautes colonnes de publicité couronnées par un anneau de gaz, éclairant le patchwork des affiches colorées qui annoncent les amusements du soir.»³⁸

«[Le] boulevard [de l'étudiant] est nommé d'après St. Michel, une élégante voie moderne, ombragée par de splendides arbres, et bordée de magasins, de restaurants, et d'innombrables cafés et brasseries [...]»³⁹

En 1892 :

«Au premier plan, nous avons les gens de Paris et de l'univers, les voitures privées, les victorias [à chevaux], les gigantesques omnibus à trois chevaux, les larges trottoirs ombragés par des arbres, ponctués régulièrement d'élégants kiosques à journaux et bordés de magasins et de cafés.»⁴⁰

En 1894, à propos du faible taux de criminalité de Paris :

«La municipalité paternelle de Paris, sa réflexion sur la composition des voies et la manière généreuse dont elle les

35. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 867.

36. Sarcey, Francisque, «The Boulevards of Paris», *Scribner's Magazine*, juin 1891, p. 674.

37. Matthews, Brander, «Notes on Parisian Newspapers», *The Century Magazine*, décembre 1887, p. 200.

38. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 692.

39. *Ibid.*, p. 695.

40. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 870.

a éclairées, sont responsables de l'absence de taudis. Des maisons en stuc blanc, et de larges boulevards balayés proprement, avec de doubles rangées de lampadaires de gaz et d'arbres, [...] s'étendent [...] jusqu'aux fortifications et au-delà...»⁴¹

«Mais la meilleure chose des boulevards sont les gens assis dehors, les arbres verts denses, et tant de femmes tête nue, qui vous font sentir, comme aucune autre rue ni ville, combien vous êtes à l'extérieur et quelle folie c'est de passer du temps à l'intérieur.»⁴²

En 1900, toujours les arbres :

«[La] pierre grise est délicatement atténuée par le nombre d'arbres dans la ville. Il y a deux ans, on en comptait 90.000 à l'intérieur des fortifications [...]. Ils offrent à la ville grise tranquillité et belle fraîcheur.»⁴³

À propos du boulevard Saint-Germain, après une émeute d'étudiants :

«Quand je suis sortie le lendemain matin, j'ai découvert les ravages de la nuit sur toute la longueur d'un de ces beaux boulevards — des arbres détruits, de vitrines brisées, de kiosques à journaux incendiés.»⁴⁴

La même année, Whiteing décrit aussi :

«Les kiosques donnent au curieux un sentiment de vitalité abondante. [...] C'est un spectacle dont l'effet ne dépend pas du fait que vous le voyiez depuis un banc de trottoir ou depuis un fauteuil sous la marquise, car, grâce au feuillage municipal, le banc est aussi agréablement ombragé que la chaise.»⁴⁵

Et, finalement, dans le contexte des boulevards proches de la place d'Italie :

«Depuis le temps de Hugo, presque 8.000 arbres ont été plantés dans le quartier, tandis que des fontaines, des fleurs et des sièges ont été répartis librement.»⁴⁶

À l'instar des descriptions textuelles qui décrivent les boulevards comme des espaces équipés et habitables, les illustrations de ce «paysage urbain» montrent des scènes de vie. Ces équipements, mobilier et végétation, sont présents en même temps, témoignant ainsi non seulement leur interdépendance, mais également que chaque élément semble essentiel pour l'équilibre général. Par exemple, parler d'un kiosque, et vouloir l'illustrer, mène à montrer le trottoir, un banc, des arbres et la façade du rez-de-chaussée⁴⁷. Ou bien, illustrer la terrasse du célèbre café Tortoni permet de voir, dans une progression horizontale, la façade du rez-de-chaussée, le large trottoir accueillant des tables et des chaises, des kiosques, des arbres et un banc⁴⁸.

41. Davis, «The Show-Places...», *Harper's, op. cit.*, p. 127.

42. Davis, «The Streets...», *Harper's, op. cit.*, p. 706.

43. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's, op. cit.*, p. 388.

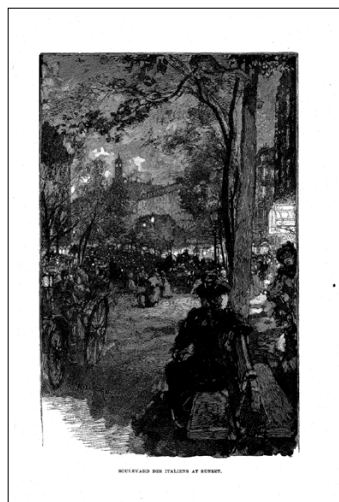
44. *Ibid.*, p. 403.

45. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Century, op. cit.*, p. 665.

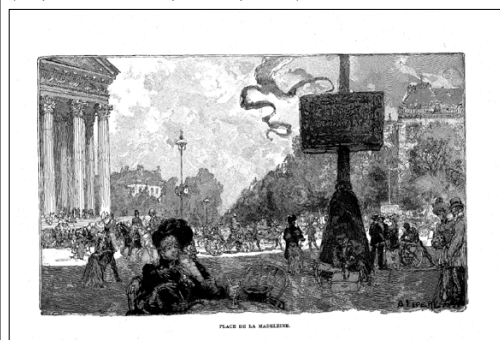
46. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's, op. cit.*, p. 392.

47. Brander, «Notes...», *Century, op. cit.*, p. 201.

48. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 689.



(Harper's, 11/1892, p. 863 ; p. 867.)



S'il est vrai que la dernière image se nomme «Café Tortoni» notons cependant qu'elle montre les mêmes éléments urbains que la première. Le fait qu'elle contienne en plus une terrasse de café, et que plus de gens s'y promènent, n'aide pas pour autant à identifier le boulevard des Italiens. En effet, cette illustration s'appliquerait très bien à chacun des espaces décrits précédemment, et correspond particulièrement bien au boulevard Saint-Michel, sauf peut-être pour le code vestimentaire :

«[Le boulevard St. Michel], où les étudiants prennent leur «demi-tasse», leur «bock», leur vermouth, ou leur absinthe, et observent le mouvement caractéristique de leur «Boul' Mich'», comme ils nomment leur promenade préférée.»⁴⁹

En plus de la promenade et du repos en terrasse de café ou sur un banc, l'observation se pratique aussi dans ces espaces sans désignation particulière :

«[...] Pendant les journées ensoleillées de printemps, nous voyons les citoyens de cette Athènes moderne exclusivement occupés à observer l'éclosion des bourgeons dans les avenues bordées d'arbres de la ville.»⁵⁰

«Le grand jour des mariages populaires à Paris est le samedi. Ce jour-là, l'observateur de caractère, de physionomie, de geste et d'expression n'a qu'à longer les voies principales de la capitale [...]»⁵¹

Arbre, trottoir, table, terrasse, café, promenade, banc, kiosque, vitrine, observation ... : l'ensemble des éléments qui forment les descriptions de grandes voies urbaines non monumentales est issu d'articles aux thématiques aussi différentes que «Characteristic Parisian Cafés», «Notes on Parisian Newspapers» ou «Proletarian Paris». Cela indique que ces voies constituent aux yeux des auteurs américains un paysage parisien d'un type bien spécifique mais répandu.

49. *Ibid.*, p. 695. Les noms des boissons et du boulevard sont ici repris tels qu'ils apparaissent avec les guillemets dans le texte original.

50. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 856.

51. Child, «Proletarian...», *Harper's, op. cit.*, p. 192.

Les lecteurs de ces revues américaines se trouvent alors confrontés au phénomène que Ph. G. Hamerton appelle la «grande rue parisienne», dans le chapitre «Streets» de son ouvrage cité précédemment :

«Un Anglais qui se trouve dans une grande rue parisienne d'aujourd'hui, tel que le boulevard Haussmann ou le boulevard Malesherbes, ne peut qu'avouer que là se trouve la rue idéale, et que ses propres Piccadilly et Oxford Streets ne le sont pas encore.»⁵²

Pour donner l'exemple de la voie idéale, l'auteur ne cite pas un cas précis mais deux voies qui semblent presque choisies au hasard. Ainsi, il confirme la perception des boulevards parisiens comme type.

La description de leurs caractéristiques les plus importantes, correspondant parfaitement à celle donnée dans les articles de revues, renforce encore cette idée. Il s'agit là avant tout d'une largeur globale importante puis d'un aménagement spécifique des trottoirs :

«Les trottoirs pour piétons doivent également être larges, et il faut y installer des bancs pour que les gens puissent se reposer en cas de fatigue. Les arbres ne sont pas une nécessité absolue, mais à part l'espace, l'air et la lumière, ils sont le plus grand des luxes, non seulement à cause de leur ombre, mais aussi à cause de l'agréable rafraîchissement procuré par la verdure de leur feuilles au sein d'un désert de pierre et de mortier. Avec le ciel bleu et les nuages qui passent au-dessus et les feuilles vertes fraîches sur les arbres, il semble que la nature n'ait pas encore tout à fait été bannie.»⁵³

Cela rappelle évidemment ce que W. Robinson disait bien avant lui à propos des arbres dans les rues :

«Que seraient les nouveaux boulevards en pierre blanche sans l'aide adoucissante et rafraîchissante de ces longues rangées d'arbres qui poussent partout autour des bâtiments [...] ?»⁵⁴

Pour Hamerton, ce lieu de promenade et de repos procure même des sensations jusqu'alors inconnues en ville.

La ville devient un plaisir :

«Les vrais admirateurs de Paris [...] prennent un grand plaisir aux larges *trottoirs* des boulevards. Ils s'y promènent pour le simple plaisir d'y être [...]. Ils vous racontent que la simple sensation de l'asphalte parisien sous les pieds est une excitation en soi [...]»⁵⁵

52. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 86. S'il n'est pas aisé de connaître l'exacte portée de l'ouvrage de Hamerton, en revanche, il est difficile à imaginer qu'il soit passé inaperçu. Ouvrage à succès, il est réédité en 1888, 1892, 1900 et 1907 : à Boston chez Roberts Bros. en 1888 et chez Little Brown & Co. en 1900 ; à Londres chez Seeley & Co. en 1892 et en 1907. Il couvre ainsi la période de publication des articles de revues étudiés ici. De plus, il s'agit des positions d'un critique d'art célèbre qui non seulement publie dans les années 1880 et 1890 dans *Scribner's Magazine* mais dont le nom est également cité par d'autres auteurs cherchant à s'appuyer sur l'avis d'une autorité reconnue. C'est le cas d'un grand nombre d'articles publiés dans le *New York Times*, comme par exemple «Meryon. The Great French Etcher», 2 juin 1878, p. 3. Cependant, à partir du milieu des années 1890, et sans remettre en cause l'énorme succès de Hamerton, quelques observateurs du *New York Times* mettent en cause la qualité de la critique proposée par Hamerton. Et, finalement, son ouvrage *Paris in Old and Present Times*, évoqué longuement dans le *New York Times*, l'est également dans *Harper's New Monthly*. Cette revue présente l'auteur comme un personnage connu pour «l'originalité» et la «fraîcheur» de son regard sur «tout sujet». Elle juge cette ouvrage comme étant l'œuvre dans laquelle Hamerton «a avantageusement appliqué ses capacités d'observation et de description, comme rarement auparavant» (cf. «Editor's Literary Record», *Harper's New Monthly*, mars 1885, p. 653).

53. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 86.

54. Robinson, *The Parks...*, *op. cit.*, p. 131.

55. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 86.

Voie spécifique : dynamisme, spectacle & centre du monde

Dans ce paysage de boulevards, typique pour Paris, l'identité des lieux n'est pourtant pas absente. L'impression qui se dégage de la lecture des revues est celle d'un cadre type qui, par les activités et les gens qu'il accueille, devient unique. Ce qui semble être un cadre un peu anonyme devient, au contraire, un lieu spécifique, tout en restant bien sûr non monumental. Un premier exemple à citer est celui du boulevard Saint Michel avec ses «mouvements caractéristiques» déjà cités⁵⁶.

En revanche, le lieu spécifique attirant la plus grande attention des auteurs est celui des «grands boulevards» (appelés tels quels ou «*great boulevards*») ou «*du boulevard*», même si l'on remarque parfois un peu de confusion au sujet de leur appellation. On s'étonne, par exemple, que Hamerton nomme les boulevards Saint-Germain et Saint-Michel «*great boulevards*»⁵⁷, alors qu'il suffit d'ouvrir le guide Baedeker pour apprendre que les «boulevards de Paris se divisent en quatre catégories : anciens boulevards ou boul. intérieurs, boul. extérieurs, nouveaux boulevards et boul. de ceinture», et «que la partie N. des anciens boulevards forme les *Boulevards* proprement dits ou les *Grands Boulevards*, qui s'étendent à peu près en hémicycle de la Madeleine à la Bastille»⁵⁸. Il est ainsi tout à fait possible que l'utilisation du terme «*great*» pour «grand» fasse penser à la «grandeur» de *tous* les boulevards.

Si l'attention des auteurs se porte donc beaucoup sur les Grands Boulevards, c'est parce que la vie et le spectacle y sont particulièrement riches et animés. C'est la qualité de ce spectacle, associée aux caractéristiques physiques partagées avec d'autres voies, qui en fait un lieu unique. Voici ce qu'en dit Child :

«Dans d'autres capitales, où [...] j'ai pu vivre et comprendre la vie locale, je n'ai jamais rien trouvé d'équivalent à la vie du boulevard, qui est la quintessence de la vie de Paris.»⁵⁹

La définition géographique de ce lieu se révèle cependant plus compliquée :

«[...] Le vrai boulevard — *le boulevard* — est une courte section limitée d'un côté par la Madeleine et de l'autre côté par la rue Montmartre.»⁶⁰

Plus de trois ans plus tard, le même auteur note :

«À Paris, il y a de nombreux boulevards, mais il n'y en a qu'un ayant le prestige qui lui permette de se passer de son nom. Ce boulevard est la segment qui court entre la rue Drouot et la Madeleine, et encore plus particulièrement entre

56. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 695.

57. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 232 [édition de 1900].

58. L'utilisation du Baedeker comme référence pour les touristes américains est évoquée dans Insley, Edward, «Paris in 1900 and the Exposition», *Harper's New Monthly*, septembre 1900, p. 493. Concernant les explications données par le guide sur les boulevards, nous nous appuyons sur l'édition française, Baedeker, K., *Paris et ses environs, manuel du voyageur*, Leipzig/Paris, Karl Baedeker/Paul Ollendorff, 1900, p. 64.

59. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 871.

60. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, pp. 688-690.

la rue Drouot et l'Opéra.»⁶¹

Une troisième définition est donnée par un autre auteur :

«Pour le Parisien, le boulevard comprend en général, si vous voulez, l'espace de la Madeleine à la Bastille ; mais c'est seulement, pour ainsi dire, une expression géographique. Le *vrai* boulevard, connu comme *le* boulevard, le boulevard *par excellence*, est celui qui s'étend de l'Opéra à la rue Montmartre.»⁶²

Pourquoi autant de variantes dans ces définitions géographiques données en trois ans seulement ? Parce que la spécificité d'un boulevard ne s'applique pas à l'ensemble de son espace mais se manifeste en séquences et par son activité. Or, celles-ci sont dynamiques, c'est-à-dire que leur localisation évolue, ce que l'un des articles cités explique :

«Le cœur du boulevard a changé sa place peu à peu ; du Gymnase vers le boulevard Montmartre, puis vers les boulevards des Italiens et des Capucines.»⁶³

L'idée de séquences émerge clairement de cet extrait de «Along the Parisian Boulevards» :

«L'aspect du boulevard varie selon l'heure du jour et l'emplacement de l'observateur. Au niveau de la rue Drouot, c'est la jonction avec la vulgarité. Au moment de franchir la rue et de monter la pente du boulevard Montmartre, le changement se remarque ; les cafés élégants sont remplacés par d'importuns salons de bières ; la qualité des magasins et des passants semblent différente, et la présence d'éléments de la finance et de l'industrie frappe. Sur le boulevard des Italiens, d'autre part, le mouvement semble moins pressé et les conditions attrayantes. Le jour et la nuit, le paysage urbain étalé devant nos yeux est curieux et fascinant.»⁶⁴

La dynamique géographique n'est pas la seule dynamique des «grands boulevards». *In fine*, elle n'est que la toile de fonds sur laquelle se joue la vie, à savoir le mouvement des hommes et des objets dans l'espace que quatre auteurs différents commentent :

En 1892 :

«Cette voie a une vie à part, et un mouvement qui est différent de celui d'autres parties de la ville, d'une façon qui est plus facile à ressentir, suite à une longue expérience, qu'à décrire.»⁶⁵

En 1894 :

«La nature durable des boulevards impressionne à des heures différentes autant que leur vie et gaieté [le font].

Parfois on pense qu'ils vont sûrement se reposer demain, et les cafés vont être fermés, et le long fleuve de fiacres et

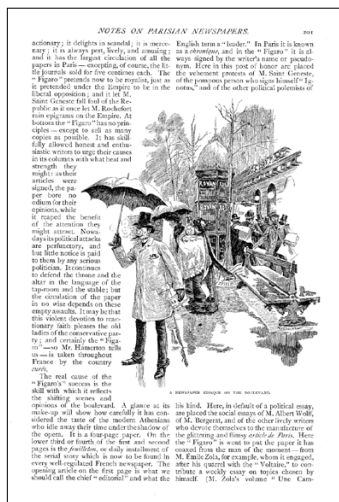
61. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 870.

62. Sarcey, «The Boulevards...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 666. Les mots «par excellence» sont en français dans le texte original. Italique dans l'original.

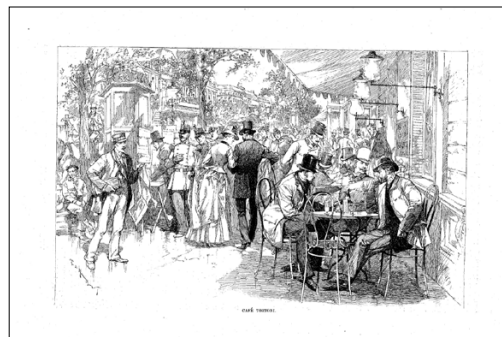
63. *Ibid.*

64. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 870.

65. *Ibid.*



(Century, 12/1887, p. 201 ; Harper's 04/1889, p. 689.)



d'omnibus va s'arrêter, et l'asphalte de la chaussée va avoir le droit de se reposer de son fardeau. On peut penser cela la nuit, mais quand on y retourne le matin suivant à neuf heures, on trouve tout exactement comme on l'a laissé à une heure du matin. Les mêmes garçons de café, la même précipitation des voitures, le même omnibus lourd avec de beaux chevaux blancs laborieux, les fleurs dans les stands et les journaux joliment empilés autour des kiosques colorés.»⁶⁶

En 1900 :

«Le boulevard est entièrement vie.»⁶⁷

En 1901 :

«Sur le boulevard, c'est la vie du présent qui passe dans une variété sans fin.»⁶⁸

Cette variété de la vie est en partie due au cosmopolitisme de Paris. Ainsi, Child note en 1889 :

«Au café de la Paix, vous pouvez voir tous les jours et presque à toute heure des spécimens de toutes les nationalités du monde — des Brésiliens avec des diamants brillants, des Anglais bien visibles grâce à leur étrange coiffure et leurs habits de couleur claire, les Chinois habillés de soieries rayonnantes et des cheiks arabes qui défigurent la majesté de leur turban et burnous en portant des gants français jaunes cousus avec du noir.»⁶⁹

Quatre ans plus tard, le même auteur remarque «la collection la plus variée et la plus amusante de créatures humaines du monde»⁷⁰.

Ce spectacle, si unique, devient pour certains l'attraction principale des boulevards. Ce fait est souvent relaté

66. Davis, «The Streets...», *Harper's, op. cit.*, p. 706.

67. Whiteing, «Paris of the Faubourgs», *Century, op. cit.*, p. 665.

68. Dewey, Stoddard, «Along the Paris Quays», *The Century Magazine*, janvier 1901, p. 42.

69. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 690.

70. Child, «Proletarian...», *Harper's, op. cit.*, p. 192.

dans les articles de notre corpus :

«D'autres encore viennent seulement pour jouir de ce spectacle unique de mouvement, de vie et de couleur variés, que seules les rues et boulevards de Paris sont capables d'offrir.»⁷¹

Quand Child décrit la place de la Madeleine, ce n'est donc pas pour discuter du monument, mais pour raconter l'intérêt que la place possède comme lieu d'observation :

«Du point de vue du paysage urbain, une autre délicieuse partie du boulevard, la plus brillante, est la place de la Madeleine, avec ses deux coins calmes où les fontaines jouent et les arbres donnent de l'ombre à ceux qui se tiennent là. [...] Le jour et la nuit, le spectacle est toujours intéressant. Il n'y a pas de meilleur coin pour étudier les caractères et comparer l'élégance que d'une des petites tables à l'extérieur de chez Durand's. Il n'y a pas d'endroit le long du boulevard où les efforts combinés de la nature et de l'art, de la lumière de la lune sur l'architecture et sur la verdure, de l'éclairage électrique et de gaz sur des façades blanches et sur des voitures passantes, puissent être mieux observés que de cet espace large et ouvert, avec son baldaquin de ciel bleu.»⁷²

«Puis il y a le Café de la Paix, le rendez-vous de la jeunesse dorée de Paris, et des riches étrangers, qui s'assoient aux petites tables rondes placées sur le trottoir, et s'émerveillent de l'animation et de la variété du boulevard.»⁷³

Si Child cite la terrasse du Café de la Paix seulement comme lieu d'observation, R. H. Davis y identifie en plus le centre géographique du monde :

«Il n'y a rien vraiment comme les boulevards. Si vous souhaitez vous asseoir exactement au centre du monde et le regarder tourner autour de vous, il vous suffit de prendre place à cette table d'angle du Café de la Paix qui s'avance le plus dans l'avenue de l'Opéra et le boulevard des Italiens.»⁷⁴

L'anecdote suivante, relatée par Davis, à propos de visiteurs New-Yorkais justement installés au «centre du monde», permet de mesurer l'écart, déjà remarqué par Henry James en 1876, qui existe entre cette vie parisienne et les mœurs new-yorkaises de l'époque :

«Le visiteur, peut-être, ne s'est jamais assis dehors et ne s'est jamais mis à l'aise sur le trottoir. Pourtant, cela semble une chose parfaitement naturelle à faire, jusqu'au moment où il s'imagine la même chose chez lui. Un soir après l'opéra, il y avait un groupe d'hommes et de femmes de New York, assis devant le Café de la Paix. Ils s'amusaient beaucoup, jusqu'à ce qu'un d'eux suggère qu'ils fassent la même chose le mois prochain chez eux. «On va tous prendre des chaises», disait-il, «et s'asseoir à l'angle de la Twenty-sixth Street et Broadway vers minuit et boire du bock». Et l'idée était si saugrenue que le groupe se dissout et tous retournèrent à leurs hôtels.»⁷⁵

71. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 692.

72. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 871.

73. Child, «Characteristic...», *Harper's, op. cit.*, p. 690.

74. Davis, «The Streets...», *Harper's, op. cit.*, p. 703.

75. *Ibid.*

Une dernière idée qui émerge est celle de la modernité de ce spectacle urbain. Alors qu'il n'est probablement pas exagéré de considérer les magasins, restaurants et cafés comme les monuments des boulevards, le vrai monument est cependant leur modernité qui surgit de la superposition, de la combinaison et de la dynamique des activités et des lieux. Latente chez plusieurs auteurs, cette idée est explicite dans deux articles de Child.

D'abord en 1889 :

«Les fiacres et voitures privées glissent sur le pavage en bois, marquant la scène de taches jaunes et noires ; les omnibus géants se frayent brutalement un passage à travers le flot de roues et de sabots qui se soulève ; par intervalles, un luminaire de gaz, surmonté du cadran bleu d'une horloge pneumatique, marque un refuge au milieu de la chaussée ; les magasins sont tous brillamment éclairés ; les cafés se remplissent rapidement, et les garçons pressés courent partout en poussant des cris étranges.»⁷⁶

Puis en 1892, le mouvement, se déroulant maintenant dans une boucle sans fin, témoigne d'une fascination grandissante :

«Sur le boulevard, avec ses journaux, ses librairies, ses théâtres, ses cafés, ses hommes politiques, ses financiers, ses beaux esprits, ses célébrités, ses aventuriers, et tout le mouvement kaléidoscopique d'hommes et de choses qui l'anime à partir du matin et jusqu'à ce que le matin revienne, on apprécie cette qualité de modernité qui caractérise Paris plus que toutes les autres villes.»⁷⁷

Dito selon Baedeker

Il est certainement intéressant de noter qu'un certain nombre d'idées concernant les boulevards se trouvent également dans le guide touristique que nous avons cité auparavant :

«La plupart des boulevards sont maintenant pavés en bois, comme diverses avenues et rues principales. Ils ont de larges trottoirs en asphalte, bordés d'arbres. [...]»

«Une *promenade à pied*, le long des Grands Boulevards du N., au moins de la Madeleine à la place de la République, fera le mieux connaître à l'étranger la physionomie de Paris, car ils en sont toujours la principale artère. Le moment le plus convenable pour cette promenade est la matinée, de 9h. à midi, lorsque la foule n'est pas encore trop compacte. Néanmoins on devra la répéter le soir, où l'on peut voir aussi l'intérieur des magasins et des cafés, grâce à leur brillant système d'éclairage.»

«Une course sur l'impériale d'un des omnibus qui suivent les boulevards (trajet de 32 min.), est aussi pleine d'agrément. La circulation est énorme sur les boulevards intérieurs, surtout à certains carrefours, comme à la place de l'Opéra et aux extrémités du boul. Montmartre. Au milieu de la chaussée se trouvent des *refuges* ou plate-formes destinées à en faciliter la traversée, et il y a aux carrefours les plus fréquentés des agents qui arrêtent à certains

76. Child, «Characteristic...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 692.

77. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 871.

moments les voitures dans le même but.»

«Sur les bords des trottoirs sont des constructions d'une grande utilité, des kiosques où se vendent les journaux ou des fleurs, des bureaux de contrôle pour les fiacres, de grosses colonnes sur lesquelles sont les affiches des théâtres, etc. Les chaises s'y louent 10 c., mais il y a des bancs à l'usage de tout le monde.»⁷⁸

Pour le manuel du voyageur, aussi bien que pour les revues littéraires, les boulevards et leur spectacle présentent incontestablement une attraction touristique.

78. Baedeker, *Paris...*, *op. cit.*, p. 65.

II.3

Composition et architecture : le Paris monumental

Il est frappant de constater que la notion de la beauté urbaine est absente des passages écrits sur les «grandes voies urbaines non monumentales» de Paris. Or, dans ce corpus d'articles de revues, à côté du Paris de la vie moderne, il existe un autre Paris à propos duquel on évoque la notion de beauté. C'est la ville que l'on pourrait appeler composée, avec ses aménagements monumentaux d'une part et son architecture régulière d'autre part. En revanche, aucun article ne s'y consacre exclusivement. Ces situations sont nommées dans des articles sur d'autres types de voies (notamment boulevards) ou sur d'autres thèmes (cafés, Paris prolétaire, etc.). Par exemple, l'image titrée «Rue de la Paix, from the place de l'Opéra», issue de l'article «Along the Parisian Boulevards», illustre cela⁷⁹. Elle montre cependant d'autres aspects intéressants. D'abord, la façon dont la voie non monumentale (boulevard) cohabite avec la voie monumentale (rue de la Paix) et, puis, le contraste qui existe entre ces deux types de voies. Alors que le boulevard des Capucines ressemble à une sorte de forêt dont émergent quelques chevaux effrénés, la rue de la Paix est entièrement composition, architecture et monument. Il est vrai que, hormis cette vue, on ne trouve pas de commentaire sur la composition de la rue de la Paix, mais sur d'autres aménagements monumentaux de Paris.

Compositions monumentales

D'abord la place radiale :

«Au milieu de toute cette désolation [décrite par V. Hugo], un grand espace a été dégagé de ses hautes maisons menaçantes et la place d'Italie aménagée. Partant du centre, six larges boulevards coupent à travers l'ancienne obscurité, laissant entrer l'air et le soleil.»⁸⁰

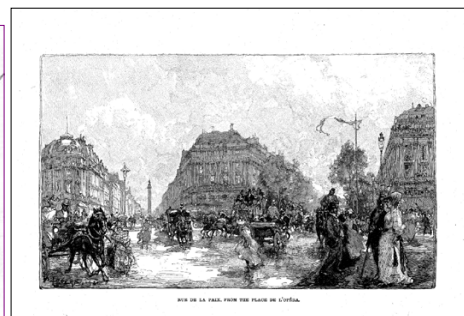
Puis la mise en scène du monument, fondée sur l'isolement et le placement dans l'axe d'une voie :

«En renouvelant la ville, il a été décidé de garder tous les bâtiments importants — pas seulement cela, mais aussi de dégager un espace autour d'eux afin de bien montrer toute leur beauté, et, si possible, d'en faire le point final d'un large boulevard. Par exemple, Notre-Dame de Paris, la cathédrale, était tout simplement étouffée par la masse de

79. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 865.

80. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's, op. cit.*, p. 392.

(Scribner's, 11/1898, p. 549 ;
Harper's, 11/1892, p. 865.)



hauts bâtiments délabrés qui l'enfermaient jusqu'aux gouttières comme tant de parasites. Ils ont été démolis et on a ouvert un grand square autour d'elle. Des bâtiments comme la Madeleine et le Panthéon se sont vus dotés de larges avenues menant vers eux. Des parcs ont été créés autour de beaucoup de beaux bâtiments historiques appartenant à la ville. C'était un plan magnifique. Il a été exécuté à merveille. Paris est nouveau, reconstruit — le Paris d'il y a cinquante ans est parti.»⁸¹

Il est à noter que «The Charm of Paris», article dont sont issues ces deux citations, n'évoque ni la place de l'Opéra, «centre brillant duquel rayonnent la rue du 4 Septembre, l'avenue de l'Opéra et la rue de la Paix»⁸², ni la place de la Concorde ou l'avenue des Champs-Élysées avec la place de l'Étoile et l'Arc de Triomphe. Ces trois *arrangements* phares, où se combinent radialité et axialité, sont cependant évoqués dans d'autres articles pour leur animation et leur perception, leur approches et leur vues.

S'ils possèdent la particularité de faire partie d'un réseau monumental plus large (Bois de Boulogne/avenue du Bois de Boulogne/Étoile/Champs-Élysées/Concorde/rue Royale/Madeleine), ils sont surtout évoqués dans leur fonctionnement autonome comme espace monumental. La place de la Concorde, par exemple, provoque la description suivante :

«Même pour un habitué aux rues urbaines et à leurs monuments, ce grand et bel espace semble changer plus rapidement et se remplir avec plus de vie que tout autre endroit au monde.»⁸³

En tant qu'élément d'un réseau, elle peut figurer sur fond de la Madeleine, comme le montre l'illustration de l'article «The Woman's Paris»⁸⁴, mais elle peut également faire partie de l'axe perpendiculaire :

«Le Palais des Tuileries, hélas, a disparu, mais l'aspect du Louvre ne fait que gagner en immensité et grandeur grâce à la libération de l'espace entre les deux pavillons de tête, ce qui crée une étendue ininterrompue de large promenade, plantée de jardins et d'avenues d'arbres depuis la place du Carrousel et le jardin des Tuileries et, en montant les Champs Élysées, vers l'Arc de Triomphe.»⁸⁵

81. *Ibid.*, pp. 390, 392.

82. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 870.

83. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 712.

84. Cone, «The Woman's...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 594.

85. Child, Theodore, «Paris Along the Seine», *Harper's New Monthly*, octobre 1892, p. 724.

L'avenue des Champs-Élysées, quant à elle, joue donc un rôle de lien, mais elle est également décrite en tant qu'espace en soi, bien distinct des boulevards :

«Les Champs-Élysées ne sont guère une rue, mais comme voie c'est la plus remarquable du monde. C'est beaucoup mieux que les boulevards. Le lieu pour lequel on paie une entrée est généralement plus intéressant que celui dont l'entrée est gratuite. Tout le monde peut marcher le long des boulevards, mais pour se promener en voiture aux Champs-Élysées, il faut payer quelque chose, même si vous prenez le fiacre à l'heure.»⁸⁶

Champs-Élysées, puis Arc de Triomphe

Par contre, si l'imagerie monumentale de Paris est dominée par l'Arc de Triomphe avec sa place et les voies qui y mènent, ce n'est pas seulement grâce à la combinaison de l'axialité de la mise en scène, de la radialité de la place et de l'isolement du grand monument. C'est aussi par ses dimensions, sa distance à partir de laquelle il est perceptible et, principalement, pour sa situation topographique, en haut des Champs-Élysées. Child, que nous venons de citer à ce propos, insiste sur cet aspect dans l'article suivant, «Along the Parisian Boulevards» :

«Quel spectacle incomparable est celui offert par l'avenue des Champs-Élysées le premier après-midi ensoleillé de printemps ! De l'immense place de la Concorde, avec ses fontaines majestueuses, l'obélisque, et les lignes d'architecture et de terrasses de jardin bien proportionnées qui l'entourent, en montant vers l'Arc de Triomphe dans les hauteurs éloignées, avec ses contours adoucis par la brume bleu argenté, [on voit que] tout est animation, gaieté et splendeur.»⁸⁷

Davis aussi soulève l'importance de l'aspect topographique :

«Derrière [le conducteur] s'étendait l'avenue désertée, étrange et peu familière dans son vide — à l'exception de l'arc qui se dressait contre l'aube et, de son élévation au point le plus haut de l'horizon, semblait servir de porte vers les cieux.»⁸⁸

Cette position en hauteur, associée à la concavité de l'avenue, permet également d'observer :

«Il y a trois rangées de voitures qui descendent et trois rangées de voitures qui montent, et si vous regardez depuis l'Arc de Triomphe vers les Tuileries, vous voyez une masse brisée de toits de voitures scintillants et de parasols en dentelle, et qui ressemble au clignotement de milliers de miroirs quand le soleil couchant tombe sur la vitre des lampes et des fenêtres et sur le harnais laqué et les montures polies.»⁸⁹

La vibration de cette image est renforcée au printemps :

86. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 706.

87. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 856.

88. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 712.

89. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 709.

«Sur les les Champs Élysées, les branches noires sont garnies de tendres bourgeons verts qui donnent à la masse d'arbres, vue à distance, la délicate apparence poudreuse d'un pastel.»⁹⁰

Il semble assez surprenant qu'aucun de ces deux auteurs n'illustre graphiquement la monumentalité de cette situation, le premier incluant certes une image de l'Arc, mais dans une vue proche et pittoresque, le second réservant ses huit illustrations à des personnages. Or, il est également surprenant qu'une image monumentale de l'avenue des Champs-Élysées sur fond de l'Arc de Triomphe, illustrant parfaitement ces citations, se trouve en première page d'un article de *The Century*, intitulé «Street-Paving in America», mais sans référence dans le texte⁹¹. Si cette image semble suffisamment connue pour pouvoir se passer de commentaire et d'explications, quel peut être le lien avec ce texte, d'ailleurs très technique, sur le pavage des rues américaines ?

Seule la première phrase de l'article semble pouvoir nous aider :

«L'association de routes pavées à des époques de grands progrès, comme dans les journées transcendantes des Grecs et des Romains, leur négligence dans des périodes de régression, comme au Moyen-Âge, [...] et la demande d'elles renouvelée dans les meilleurs jours du dix-neuvième siècle, indique leur relation avec la civilisation.»⁹²

L'avenue des Champs-Élysées serait-elle alors l'expression même du progrès de la civilisation du dix-neuvième siècle ? Donc au-delà du modèle technique et pratique, un modèle de civilisation, qui semble également inclure la question de la composition monumentale ? En choisissant cette image, l'auteur exprime au mieux son idée de lien entre routes et civilisation ; il est difficile d'en déduire autre chose. Par ailleurs, l'énorme décalage entre cette image et celles de voies new-yorkaises, utilisées plus loin dans l'article, confirme le rôle de modèle de l'avenue parisienne. Si le dessin de Broadway montre déjà un espace assez exigü, sans perspective et pas très ordonné, celui de Park Avenue, dont le pavage présente apparemment un danger pour la circulation, ne pourrait être plus éloigné de celui de l'avenue des Champs-Élysées avec ses six rangées de voitures roulant sur la chaussée parfaite⁹³.

L'année précédente, la même revue expose déjà l'idée de prendre l'état des routes comme indicateur et porteur de la civilisation. Dans un bref texte relatant les tentatives de monter une exposition spéciale sur la construction des routes pour la World's Fair de Chicago, l'auteur (anonyme) se sert du savoir-faire français pour illustrer l'importance du sujet :

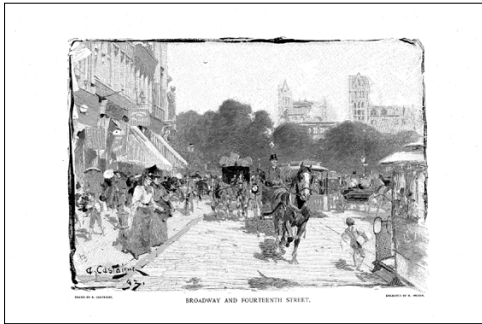
«Personne ne nie que nous sommes très en retard sur d'autres nations dans la construction de nos routes, mais peu de personnes ne réalisent depuis combien de temps les plus vieux pays du monde sont engagés dans la

90. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 856.

91. Fortune, William, «Street-Paving in America», *The Century Magazine*, octobre 1893, p. 895.

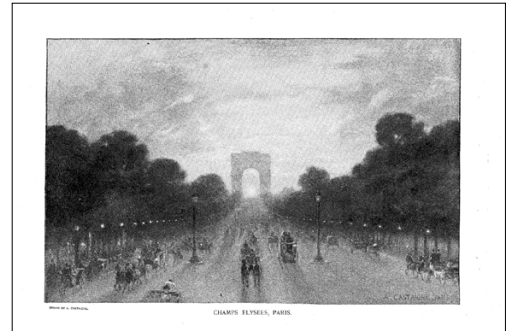
92. *Ibid.*, p. 894.

93. *Ibid.*, p. 900, 904.



État de rues à New York, la perfection parisienne

(*Century*, 10/1893, p. 895 ; p. 900 ; p. 904.)



construction scientifique des routes. Dans ce livre charmant, «*Young's Travels in France*», nous tombons presque constamment sur des louanges des routes de ce pays, comme dans le texte suivant, datant du 9 juin 1787 :

L'immense vue depuis la descente vers Donzenac est également magnifique. À tout cela il faut ajouter la meilleure route du monde, exécutée partout de la manière la plus parfaite, et maintenue dans le meilleur état, comme une allée bien ordonnée d'un jardin, sans poussière, sans sable, sans pierres et sans inégalité, ferme et aplaniée, en granit concassé, et tracée avec une telle maîtrise continuelle de la perspective que si l'ingénieur n'avait eu que cet objectif là, il n'aurait pas pu l'exécuter avec un goût plus achevé.

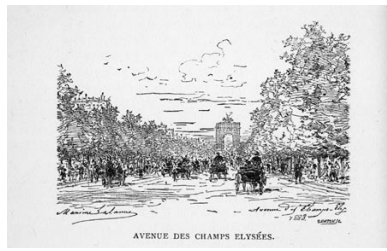
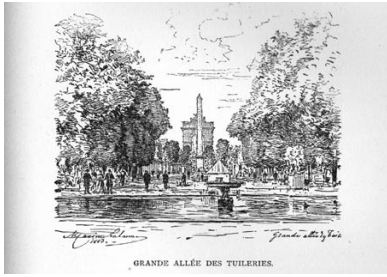
Ceci a été écrit il y a plus de cent ans à propos d'une route qui avait été construite bien avant, or cela restera valable aujourd'hui comme description parfaite de la meilleure route que la science moderne soit capable de construire.

Quelle influence civilisatrice une telle route doit-elle avoir sur n'importe quel pays qu'elle traverse !»⁹⁴

Il convient ici de rappeler l'ouvrage de Hamerton qui livre d'abord une longue description enthousiaste de la beauté et de la force monumentale de la place de l'Étoile :

«Le rayonnement des avenues depuis l'*Arc de l'Étoile* illustre plus fortement qu'ailleurs le goût des Français pour les organisations ordonnées et méthodiques. L'énorme Arc de Triomphe est admirablement situé à son point haut, et les édiles avaient apparemment décidé qu'il devrait être vu depuis le plus de points possible. Il n'y a pas de disposition plus majestueuse dans aucune autre capitale que la roue de rues qui rayonnent depuis le merveilleux centre. Il y en a douze, dont trois ont une largeur de cent mètres, tandis que sept rues ont une longueur excédant mille mètres, et dans cinq directions, il y a une vue dégagée de plus d'un mile anglais. Une telle sorte de beauté et de sublimité

94. «Topics of the Time. Road-Building Exhibit at Chicago», *The Century Magazine*, novembre 1892, p. 150.



(Hamerton, *Paris in Old and Present...*, p. 181 ; p. 186.)

qu'une rue droite et large puisse offrir, avec ses rangées interminables d'arbres, ses vastes chaussées, ses hautes maisons, a été sûrement atteinte ici, sinon nulle part.»⁹⁵

Hamerton publie également deux images des Champs-Élysées sur fond de l'Arc de Triomphe⁹⁶. Or, il les inclut non pas dans le chapitre «The Streets», où elles pourraient illustrer la description précédente, mais dans le chapitre «Parks and Gardens», ces deux chapitres étant en outre séparés par celui sur la «Modern Parisian Architecture». Fidèle à ses positions esthétiques, il n'illustre donc pas la monumentalité, mais l'idée des grands espaces ouverts «combinés», anticipant de façon étonnante l'extrait déjà cité de «Along the Parisian Boulevards» de Child :

«À Paris, le sentiment d'ouverture est énormément renforcé par la façon dont plusieurs espaces différents sont souvent habilement combinés. [...] Le jardin des Tuileries dispose de la place de la Concorde puis des Champs-Élysées, la longue et large avenue vers l'Arc de Triomphe sur la hauteur.»⁹⁷

La première image illustre bien la profondeur ainsi créée, tandis que la seconde, plus monumentale, ne semble pas beaucoup intéresser Hamerton :

«Concernant les Champs-Élysées eux-mêmes, ils n'ont pas besoin de description détaillée.»⁹⁸

Vues pittoresques du monumental

Dans ces deux vues de l'Arc de Triomphe choisies par l'auteur, où le monument est fermement encadré et fondé par une masse de végétation, il est possible de voir une tentative d'adoucir l'aspect monumental. Alors qu'à propos des boulevards, nous avons déjà pu comprendre comment Hamerton voit le rôle des arbres en ville, nous lisons de nouveau, à propos du jardin des Tuileries, son point de vue sur le rapport entre végétation et architecture :

«Ce qui est réellement noble et remarquable dans ce jardin, c'est la combinaison fréquente de la sculpture et de

95. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 92 [éd. 1885].

96. *Ibid.*, pp. 181, 186 [éd. 1900].

97. *Ibid.*, p. 191 [éd. 1900].

98. *Ibid.*, p. 192 [éd. 1900].

l'architecture avec le feuillage, — une combinaison qui ne perd jamais de son charme, puisque les lignes sévères de la pierre et du marbre, et leur couleur grise ou blanche, provoquent dans l'œil une envie d'élégantes masses de feuillage et un désir de rafraîchissement inestimable de sa verdure.»⁹⁹

Cette position semble directement s'inspirer de celle de W. Robinson, dont nous avons précédemment cité l'idée «d'alléger le plus possible le travail en pierre de l'homme par la beauté changeante des arbres»¹⁰⁰. Il est également significatif que Robinson l'illustre par une vue, intitulée «Trees and Buildings» et placée à côté de sa page de titre, montrant justement une partie du Louvre partiellement cachée par les arbres¹⁰¹.

Or, Robinson montre que ce rapport entre le construit et la nature s'applique aussi à l'échelle de voies entières, notamment à celles qu'il appelle les «avenues-jardins urbaines» (*city avenue gardens*) dont l'avenue des Champs-Élysées (dans sa partie basse) et l'avenue du Bois de Boulogne en sont les exemples majeurs. Une illustration de cette dernière, avec au fond l'Arc de Triomphe vu de biais, «montre assez bien la beauté dont est capable le jardinage d'avenue, même dans les villes». Aussi ce qui en fait, selon Robinson, «l'avenue la plus pittoresque»¹⁰², c'est la présence simultanée d'une végétation abondante au premier plan et d'un bâtiment isolé qui en émerge, au loin, dans une position non axiale. Robinson lui-même, à propos de «l'avenue-jardin» des Champs-Élysées, parle du rapport nature-architecture en ces termes :

«D'énormes massifs de rhododendrons et d'arbres voilent les bâtiments, pas complètement pour les cacher, mais pour empêcher qu'ils soient là tout dénudés au milieu du calme du jardin.»¹⁰³

Cette vue pittoresque ou, du moins, non monumentale, de l'ensemble principal monumental de Paris, se trouve également dans les revues américaines analysées. Dans leurs images, il existe un certain nombre de thèmes qui rappellent les illustrations de Robinson, à savoir le rapport de l'architecture au feuillage et le pittoresque des voies urbaines monumentales.

D'abord, il y a dans *Harper's* un dessin de l'Arc de Triomphe qui reproduit le type de regard évoqué à propos du jardin des Tuileries et du Louvre¹⁰⁴. Ensuite, il y a les vues lointaines en biais de l'Arc de Triomphe, utilisées pour illustrer le Paris élégant dans *Scribner's* (en 1895) et dans *Century* (en 1900)¹⁰⁵. Et, finalement, ce que Robinson dit sur «l'avenue-jardin» des Champs-Élysées est parfaitement illustré par une autre vue, issue du même article de *Harper's* que celle de l'Arc de Triomphe, masquant effectivement presque entièrement le Palais

99. *Ibid.*, p. 182 [éd. 1900].

100. Robinson, *The Parks...*, *op. cit.*, p. 131.

101. *Ibid.*, p. iv.

102. *Ibid.*, n.p. [entre pp. 136 et 137].

103. *Ibid.*, p. 137.

104. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 859.

105. Alexandre, Arsène, «All Paris A-Wheel», *Scribner's Magazine*, août 1895, p. 197. Whiteing, Richard, «Fashionable Paris», *The Century Magazine*, avril 1900, p. 817.

de l'industrie¹⁰⁶.

Architecture accompagnante

À côté des compositions monumentales, le terme de «beauté» est également employé pour désigner l'architecture des immeubles. Hamerton indique que «Paris est la ville moderne où la notion de l'architecture domine le plus» et que, «contrairement à Londres, pratiquement aucun bâtiment n'est construit dans les meilleurs quartiers sans le concours d'un architecte»¹⁰⁷. Les revues, elles, trop peu techniques comparées aux considérations détaillées de l'auteur anglais sur l'architecture, ne s'arrêtent pas sur la qualité architecturale de l'immeuble d'habitation.

En revanche, quelques articles évoquent le paysage architectural. Autour de 1900, deux articles de *Scribner's*, évoquent la grande régularité de ce paysage. À propos de l'avenue de l'Opéra, Ada Cone dit que c'est une «rue sans interruption, sans distinction de parties, subordonnant tout à l'unité, sa beauté [se trouvant] dans la grandeur de ses proportions»¹⁰⁸. Ida Tarbell, en 1900, insiste également sur «l'uniformité», d'abord celle des couleurs qui constitue le «premier charme» de Paris :

«Cela pourrait frapper quelqu'un qui ne l'a pas vue, comme étant quelque chose d'un goût contestable et peut-être d'ennuyeux, mais sur celui qui y habite, elle a un effet tranquille et harmonieux. En effet, il y a une dignité et un bon goût dans la couleur de Paris, rendant les couleurs fantastiques qui dominent dans la plupart des villes irritantes et vulgaires. J'ai particulièrement remarqué cela en arrivant à Londres, après deux ans de séjour à Paris.»¹⁰⁹

Dans la ville de Chicago, l'autre contre-exemple, Tarbell a pu compter, «depuis le huitième étage de [son] hôtel, vingt couleurs différentes, gris, marron, rouge et vert, sans parler d'un immeuble jaune», notant aussi «que l'on pourrait répéter cette expérience dans presque toutes les villes américaines à l'exception de Washington»¹¹⁰.

L'uniformité des hauteurs à Paris produit un «effet similaire à l'uniformité des couleurs», toujours comparée à la situation des villes américaines :

«On pourrait poser un plancher sur les toits de Paris qui ne serait pas très inégal. Maintenant, comparez cela avec Chicago, par exemple. [...] En effet, j'aurais pu faire un escalier de vingt marches avec les immeubles de différentes hauteurs que j'ai vus. [...] La ligne en zigzag des toits d'une rue dans une ville comme Chicago est presque douloureuse, comparée aux lignes presque droites à Paris. Les yeux ne sont jamais en repos, mais tentent sans

106. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 857.

107. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 78 [éd. 1885].

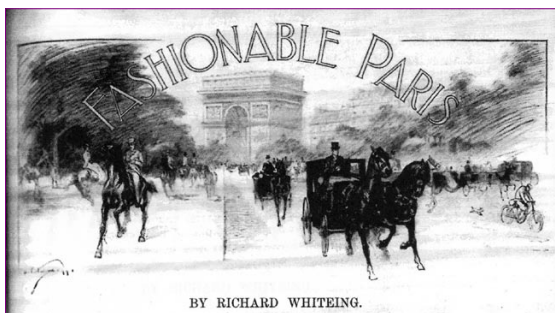
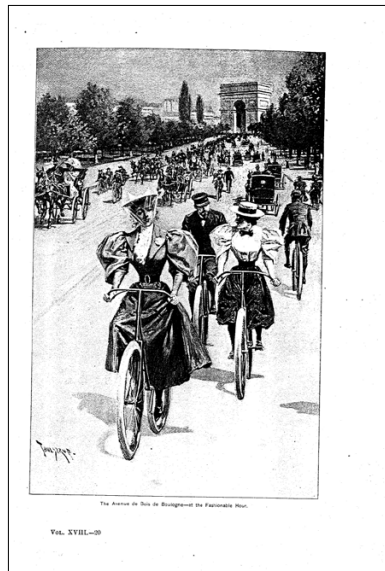
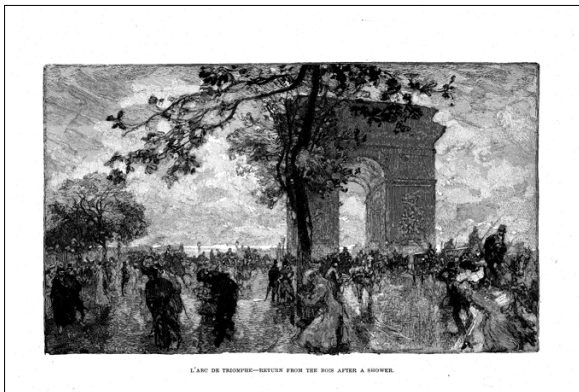
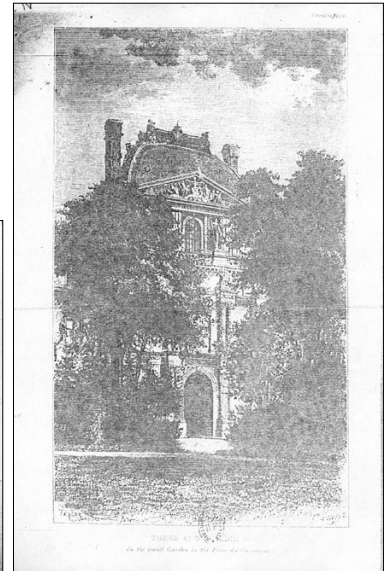
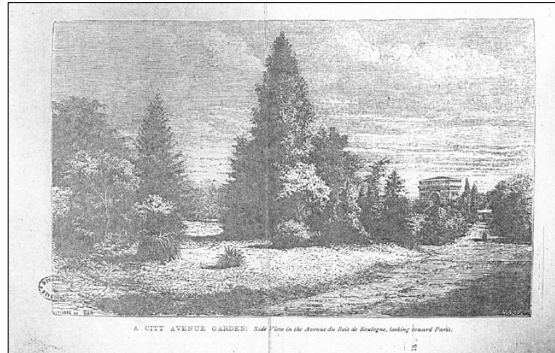
108. Cone, «The Woman's...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 549.

109. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, pp. 387-388.

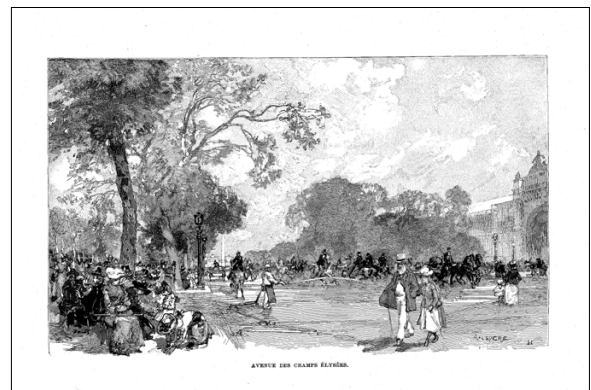
110. *Ibid.*, p. 387.

La monumentalité voilée.

(Robinson, *The Parks and Gardens...*,
np [2x].)



(*Harper's*, 11/1892, p. 859 ;
Scribner's, 08/1895, p. 197 ; *Century*
04/1900 p. 817; *Harper's* 11/1892,
p. 857.)





L'éloge de la régularité pour dénoncer les villes américaines.

(*Scribner's*, 04/1900, p. 391.)

cesse, de haut en bas, sans succès de trouver quelque chose pour se poser. Ils ne sont tournés vers le haut d'un gratte-ciel que parce que les marches successives les y amènent, et ils sont obligés de retomber sur le trottoir. Il n'y a pas d'harmonie dans de tels contrastes violents.»¹¹¹

Il est probablement significatif du décalage culturel entre les villes d'Europe et celles d'Amérique (et de leurs habitants) que les seuls regrets exprimés face à la régularité architecturale de Paris proviennent d'auteurs non américains. Dans les trois revues, seul le célèbre critique dramatique français Francisque Sarcey (1827-1899), dans son article «The Boulevards of Paris», regrette, à l'instar d'Adolphe par exemple, les transformations et la régularisation architecturale de Paris :

«Il y a cinquante ou soixante ans, Paris, alors confiné dans les limites de ses murs précédents, n'était [...] qu'une grande petite ville. Elle avait plus de caractère et plus de physionomie. Le boulevard était moins imposant, moins solennel ; il ne coulait pas uniformément entre deux rangées de maisons de cinq étages ; il avait des accidents sur sa route.»¹¹²

En dehors des revues, Ph. G. Hamerton est un autre auteur non américain regrettant l'uniformité de Paris. Il exprime la même idée que Sarcey, mais de façon plus explicite :

«Avant Louis Napoléon, les maisons étaient généralement de hauteurs différentes, mais l'amour de la ligne régulière a rendu le Paris d'Hausmann presque aussi régulier à la corniche qu'à la bordure de trottoir. Ces changements donnent sans doute une apparence plus ordonnée à la ville, mais ils diminuent tristement sa variété pittoresque.»¹¹³

111. *Ibid.*, p. 388.

112. Sarcey, «The Boulevards...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 664. Francisque Sarcey est l'auteur, à partir de 1867, d'une chronique hebdomadaire dans *Le Temps*.

113. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 88 [éd. 1885].

II.4

Paris à l'occasion des expositions universelles

Dans *The Century*, *Scribner's* et *Harper's*, l'espace public urbain de Paris est également mentionné dans la période dépouillée à l'occasion des deux expositions universelles de 1889 et 1900. Ces expositions sont totalement absentes de l'ensemble des textes que nous avons analysés jusqu'ici. Elles n'existent que dans les articles qui leur sont explicitement consacrés. Parmi ces articles «exclusifs», en dehors de ceux dédiés à la peinture, aux amusements et aux anecdotes des expositions, il se détache un corpus de sept articles (deux sur l'exposition de 1889 et cinq sur celle de 1900) décrivant et commentant par des textes et images l'aménagement urbain, paysager et architectural des ces spectacles mondiaux et, notamment en 1900, leur articulation avec la ville existante.

1899 : l'œuvre d'art et de science

Comme pour les compositions monumentales et la régularité architecturale de Paris, l'exposition universelle de 1889 suscite des commentaires enthousiastes de la part des observateurs américains. Les deux notions répétées sont celles d'ensemble et d'unité artistiques d'une part et de beauté architecturale d'autre part.

Voici ce que dit la critique d'art M. G. Van Rensselaer (1851-1934) dans son bref texte à propos de la notion d'ensemble :

«[En] passant d'un lieu à l'autre, le sentiment grandissait que la meilleure chose de l'Exposition était son aspect en tant qu'un tout — sa planification excellente, son ornementation pleine de goût, la dignité monumentale qui a été combinée correctement avec l'ambiance festive et la variété ; et l'impression qu'elle donnait d'être un tout magnifique, et non pas un groupement fortuit de parties indépendantes.»¹¹⁴

Afin d'éclairer cela plus en détail, citons un long passage de l'article que William C. Brownell (1851-1928)

114. Van Rensselaer, M. G., «Impressions of the International Exhibition of 1889», *The Century Magazine*, décembre 1889, p. 316. Mariana Griswold Van Rensselaer débute sa carrière de critique d'art en 1876 dans la nouvelle revue *American Architect and Building News*. Grâce à une série de neuf articles, intitulée «L'architecture récente en Amérique» et publiée de 1884 à 1886 dans *The Century Magazine*, elle est considérée comme une des toutes premières critiques d'architecture professionnelles en Amérique. Pour plus d'informations biographiques sur Van Rensselaer, cf. Zalesch, Saul E., «Van Rensselaer, Mariana Griswold», in Garraty John A. ; Carnes, Mark C. (eds.), *American National Biography*, volume 22, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 238-240 ; et aussi T.F.H., «Van Rensselaer, Mariana Griswold», in Malone, Dumas (ed.), *Dictionary of American Biography*, volume XIX, London/New York, Humphrey Milford/Oxford University Press/Charles Scribner's Sons, 1936, pp. 207-208.

consacre à cette même exposition :

«En tant que spectacle, l'aspect remarquable de l'Exposition était l'exposition elle-même — l'*ensemble*, le *coup d'œil* général, en un mot, son unité. Le côté avantageux de la passion française de subordonner le détail à la masse, n'avait jamais été mieux illustré. Il suffit de penser à l'énorme échelle à laquelle cela a été fait, aux dimensions des éléments de l'organisme gigantesque, pour apprécier à quel point l'effet de composition, manifesté scrupuleusement dans toutes les parties, a dû être grandiose. Un tel effet est bien sûr la fin et l'objectif de tout ce qui est véritablement pictural. Et un tableau tel que le Champ de Mars et le Trocadéro, présentés ainsi, n'aurait jamais pu être imaginé. Les sens en étaient constamment empreints, même pendant les moments d'étude des expositions des pavillons. Aussi intéressantes que celles-ci aient été en détail, il y avait toujours quelque chose de plus intéressant, de plus absorbant, à savoir le tout auquel elles contribuaient. La Tour Eiffel elle-même prenait tranquillement et posément sa place parmi les membres de cet organisme.

Il n'est guère nécessaire de dire que cet effet n'était pas fortuit. Il était, bien sûr, très soigneusement calculé ; et ce calcul, tout aussi heureux que soigneux, était clairement et sensiblement un des éléments principaux pour le plaisir des yeux. Il n'y a probablement jamais eu, sur la surface de la terre, un espace aussi vaste et couvert des œuvres de l'homme, où l'élément du pittoresque était si nettement absent. On sentait que tout avait été arrangé, considéré, combiné, composé, comme je le dis — que rien n'a été laissé à soi-même, aux inégalités du sol, aux besoins de moyens limités, au hasard d'intérêts opposés, au caprice d'individus ou aux prétentions de cliques, au petit bonheur de l'initiative indépendante et de l'entreprise privée. Ceci est le premier effet d'une œuvre d'art, peut-être l'essentiel, et une exposition universelle, dans son ensemble, est une œuvre d'art ou rien du tout ; le pittoresque construit d'un côté, ou bien simplement un moyen convenable pour montrer des objets industriels et artistiques de l'autre, ne peut jamais atteindre l'effet d'unité qui confère à une composition son attractivité et sa *raison d'être* indépendante.»¹¹⁵

Concernant l'architecture, Brownell remarque :

«L'architecture était de l'architecture, dans ce sens que peu de bâtiments modernes ne le sont, à savoir l'expression parfaite de leur utilité — le style développé à partir des besoins du problème plutôt qu'un style conventionnel adopté et adapté de façon arbitraire.»¹¹⁶

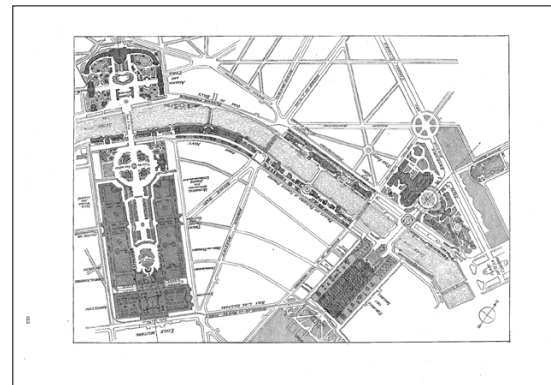
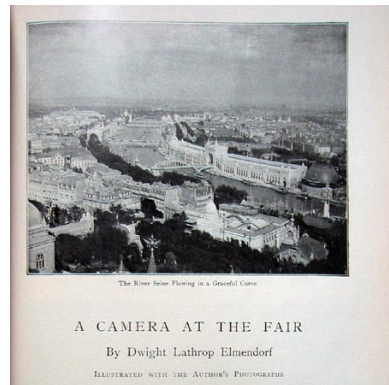
M. G. Van Rensselaer, qui s'arrête dans son texte principalement sur l'art de l'ensemble et des œuvres exposées, ne commente pas de façon générale les bâtiments de l'exposition. En revanche, elle se montre très sensible aux bâtiments qui expriment aussi bien la science que l'art, les deux thèmes étant pour elle plus

115. Brownell, W. C., «The Paris Exposition», *Scribner's Magazine*, janvier 1890, pp. 20-21. Les mots en italique — ensemble ; coup d'œil ; raison d'être — sont en français et en italique dans le texte original.

116. *Ibid.*, p. 22.

L'exposition dans la ville.

(*Scribner's*, 11/1900, p. 605 ;
Scribner's, 11/1900, p. 620 ; *Century*,
12/1895, p. 315.)



responsables du caractère et du succès de l'exposition que le commerce :

«Les grands bâtiments eux-mêmes étaient les objets les plus impressionnants — la science hardie de leur construction, le degré sans précédent de leur beauté qui a été forgée avec du fer et du verre utilitaires. Beaucoup de gens se sont moqués de la haute tour pendant l'année dernière, mais, je pense, qu'ils ne l'ont pas vue. La Galerie des Machines illustre encore plus quelles impossibilités sont aujourd'hui devenues possibles.»¹¹⁷

Dans le texte de dix-huit pages de Brownell, lui aussi non illustré, la Tour Eiffel occupe à elle seule un paragraphe entier (deux pages). À part la reconnaissance de la qualité de sa construction — «même en tant que Tour de Babel, elle n'aurait pas pu être plus scrupuleusement construite et décorée»¹¹⁸ — et en étant «ni excentrique, ni discordante, ni exclusive, ni égoïste»¹¹⁹, elle suscite un enthousiasme totale pour l'exploit technique et esthétique dont elle est la réalisation :

«Tellement de choses ont été dites contre la Tour Eiffel, que le visiteur de l'exposition a pu être surpris de ne pas la trouver vulgaire. Mais le visiteur sans préjudice a dû être encore plus surpris d'y voir un objet absolument agréable.»

«Techniquement, la Tour Eiffel est superbe. Elle a probablement été conçue pour simplement étonner, mais en réalité elle est au plus haut degré impressionnante.»

«Ses lignes sont élégantes, ses proportions harmonieuses, la structure entière agréable dans sa légèreté évidente et sa force visible.»

117. Van Rensselaer, «Impressions...», *Century*, *op. cit.*, p. 316.

118. Brownell, «The Paris...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 22.

119. *Ibid.*, p. 26.

«En regardant la tour elle-même, on se rappelle instinctivement le travail extraordinaire que la base doit fournir, et la courbe devient ainsi véritablement une ligne de beauté.»¹²⁰

1900 : superpositions avec Paris

Pour fêter le quatre-centième anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, Chicago organise en 1893 une exposition universelle, la «Columbian World's Fair». Elle a des répercussions sur la manière dont les auteurs (quatre Américains et un Français) des cinq articles de notre corpus évaluent l'exposition universelle de 1900. Enrichis des enseignements de l'exposition américaine, ils regardent celle de Paris, non pas avec dédain — loin s'en faut — ni avec un jugement trop sévère, mais avec un sens critique renforcé par rapport à celui de 1889. Un certain nombre d'aspects, cependant peu nombreux, incluent des questions quantitatives (surface générale) et qualitatives (administration ; aménagement du Champ de Mars ; distances à parcourir). De leur comparaison résulte un jugement défavorable par rapport à l'exposition de 1893. En revanche, l'aspect le plus exalté par les commentateurs est celui, comme dit l'un d'eux, qui «était impossible à réaliser à Chicago»¹²¹ :

«Les expositions françaises se distinguent de toutes les autres à cause de Paris.»¹²²

Alors que les expositions sont absentes, comme nous l'avons déjà dit, des textes plus généraux sur Paris, l'inverse n'est pas vrai. Si la situation de l'exposition près du centre-ville est évoquée comme étant importante en 1889, le réel rapport spatial et physique de l'exposition de 1900 avec la ville est explicitement remarqué. Cette interaction ville-exposition est de nature différente.

Il y a là d'abord les vues panoramiques qui contiennent la ville en tant que décor :

«C'est une vue magnifique [depuis le Palais de l'électricité vers le Trocadéro et la Tour Eiffel], mais particulièrement stimulante grâce au mélange infini des éléments anciens de la ville avec des épisodes de l'exposition, nouveaux et absorbants.»¹²³

Ou bien depuis le haut d'une des tours du Palais du Trocadéro :

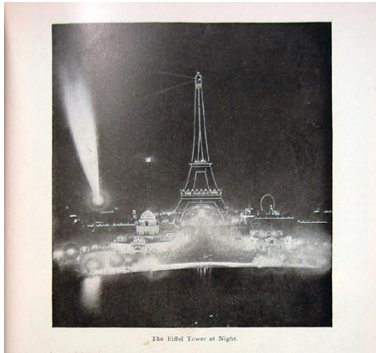
«Vers l'est s'écoule la Seine [...], bordée sur les deux côtés de beaux bâtiments [...] reliés par des ponts artistiques [...], tandis qu'ici et là, de denses masses d'arbres semblent agir en tant que cadre pour les brillants bâtiments. Le jardin des Tuileries, le Louvre, et les tours de Notre Dame forment un fond disparaissant derrière dans la fumée de la

120. *Ibid.*, pp. 25-26.

121. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 486.

122. *Ibid.*, p. 485.

123. Parsons, Samuel Jr., «The Landscape Features of the Paris Exposition», *Scribner's Magazine*, novembre 1900, p. 617.



Un objet «américain» à Paris.

(*Scribner's*, 11/1900, p. 609 ; p. 608 ; p. 616 ; p. 606 ; p. 614.)



ville mouvementée.»¹²⁴

Quant à l'aménagement de l'espace plus concrètement, le site de 1900, par rapport à celui des expositions précédentes, est «plus étiré vers le cœur de la ville»¹²⁵. Il présente aussi un aspect «innovatif» :

«Il s'agit de l'inclusion dans les limites de l'exposition de certaines des plus belles attractions permanentes de Paris — les deux nouveaux palais magnifiques des Beaux-arts, le majestueux pont Alexandre III., un côté des Champs Élysées, et, sur une longueur considérable, les deux rives du fleuve.»¹²⁶

Cette superposition des domaines mène, entre autres, à la permanence de certains bâtiments. Cela est le cas des deux Palais des Beaux-Arts :

«Ces bâtiments [...] doivent être considérés comme des éléments tellement importants pour la ville elle-même qu'il faut les regarder de façon plus sérieuse que le reste de l'Exposition.»¹²⁷

Des voies permanentes sont également créées. Dans un article de 1895, annonçant l'exposition de 1900, l'insertion de l'exposition dans la ville est illustrée à l'aide d'un plan d'ensemble, «fourni aimablement par Monsieur le commissaire général, Alfred Picard» :

«On peut voir que la vaste place de la Concorde sera, en quelque sorte, le vestibule de l'exposition, tandis qu'à l'endroit des Champs-Élysées, où se trouve aujourd'hui le Palais de l'Industrie, sera placée la grande entrée principale. Cette construction sera démolie, comme le montre le plan, afin de laisser la place à une large avenue

124. Elmendorf, Dwight Lathrop, «A Camera at the Fair», *Scribner's Magazine*, novembre 1900, p. 605.

125. Stanton, Theodore, «The International Exhibition of 1900», *The Century Magazine*, décembre 1895, p. 314.

126. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 486.

127. Parsons, «The Landscape...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 615.

censée relier les Champs Élysées à l'Esplanade des Invalides, à l'aide d'un élégant nouveau pont sur la Seine.»¹²⁸

Deux auteurs soulignent cependant que cette «large avenue» en question, bordée par les Palais des Beaux-Arts, n'est pas simplement un lien pour la circulation, mais qu'elle s'adapte à la ville existante et met en place une nouvelle mise en scène. À leurs yeux, le Paris monumental profite des expositions universelles et vice versa. Dans un texte de 1898 exposant les conditions administratives et politiques de l'exposition de 1900, Pierre de Coubertin (1863-1937) relate :

«Entre ces deux bâtiments passera une magnifique avenue, à travers le Président, en regardant par les fenêtres de l'Élysée, pourra voir, au-delà du nouveau pont, le dôme doré des Invalides, la tombe de Napoléon.»¹²⁹

Puis dans un article de Samuel Parsons Jr. (1844-1923) sur les aspects paysagers de la même exposition :

«Quand, de l'autre côté du pont Alexandre III., on regarde enfin depuis l'avenue St. Nicholas [*sic*], à l'endroit de la porte de l'avenue des Champs-Élysées, directement vers la tombe de Napoléon et l'Hôtel des Invalides, et qu'on voit l'espace entre le fleuve et les Invalides en l'imaginant, comme il est prévu, sans les bâtiments de l'exposition, il devient tout de suite évident que l'on contemple un des effets de paysagisme les plus splendides au monde. Il ne s'agit probablement pas de paysagisme dans un sens strict, avec de larges effets de paysage [...], mais de paysagisme urbain d'un type élevé ; les efforts infinis, un goût raffiné et la grandeur de l'objet ont réussi à adapter les moyens au but fixé.»¹³⁰

Finalement, l'interaction décrite avec la ville inclut aussi l'incorporation de l'élément phare de 1889, la Tour Eiffel, devenue depuis partie intégrante de Paris. La tour continue à émerveiller les observateurs :

«Directement devant nous, l'élégante Tour Eiffel s'élevait à trois cent mètres au-dessus du Champ de Mars [...].»¹³¹

Et plus loin, dans le même article de Dwight Elmendorf (1859-1929) :

«La Tour Eiffel, belle comme elle était pendant le jour, semblait couronner toute l'Exposition la nuit, quand elle était illuminée ; rien n'était visible sauf ces élégants contours se détachant nettement du ciel sombre. C'était particulièrement beau à la pleine lune qui ajoutait sa lumière aux innombrables lampes électriques scintillant de haut en bas, tandis que tous les bâtiments adjacents ajoutaient leur part à l'éclat de la scène.»¹³²

Deux mois auparavant, E. Insley dans *Harper's* donne une description très proche de celle-ci :

«Les contours étincelants de la Tour Eiffel, l'aigrette d'une grande tiare, s'élançait élégamment vers le ciel, couronnée d'un seul merveilleux joyau, un phare dont le large rayon glissant mène l'œil très loin dans l'espace sans limite.»¹³³

128. Stanton, «The International...», *Century*, *op. cit.*, p. 314.

129. Coubertin, Pierre de, «Building Up A World's Fair in France», *The Century Magazine*, novembre 1898, p. 118.

130. Parsons, «The Landscape...», *Scribner's*, *op. cit.*, pp. 621-622.

131. Elmendorf, «A Camera...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 608.

132. *Ibid.*, p. 611.

133. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 495.

Dans les images des deux seuls articles illustrés par des photographies, la Tour Eiffel, qui n'est pourtant plus une nouvelle attraction, domine. Dans les cinq vues où elle est représentée, sur un total de vingt-trois publiées, elle fait l'objet de toute l'attention¹³⁴.

L'exposition dans la revue *Frank Leslie's Popular Monthly*

L'importance de la ville existante dans le contexte de l'exposition de 1900 est confirmée dans les deux articles publiés à son sujet dans *Frank Leslie's Popular Monthly*, une revue plus universelle et moins littéraire que les trois autres, on s'aperçoit que la présence de la ville existante, par sa description à la fois physique (avec ses éléments), géographique (situation dans Paris) et visuelle (vues urbaines), est plus explicite encore.

Le premier des deux articles, qui se titre «Une vue à vol d'oiseau du site et des bâtiments de l'exposition», fait en réalité une description détaillée de l'organisation spatiale et infrastructurelle de l'exposition en rapport avec la ville environnante. Contrairement aux articles cités précédemment, le texte ne donne pas l'impression que le spectacle mondial se déroule sur le fond de Paris. Au contraire, le lecteur peut y voir ici une certaine disparition de la limite entre les deux. Plus que d'une insertion, il semble alors s'agir d'une superposition.

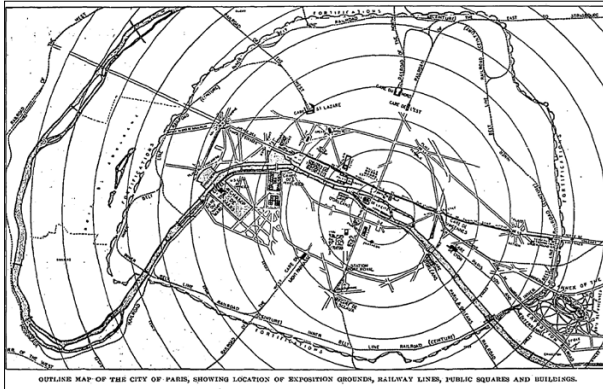
Une carte simplifiée de Paris, censée préparer le futur visiteur américain, révèle cette ambiguïté. Elle indique certes le site de l'exposition, mais il se fond cependant dans un ensemble d'autres lieux importants de Paris¹³⁵. La carte montre également les éléments qui semblent fondamentaux à une compréhension de la ville. Il s'agit là, pour l'essentiel, du fleuve et des fortifications, du chemin de fer et des gares, des principales grandes voies et de leur croisement, et de quelques monuments. Par ailleurs, les boulevards intérieurs et l'axe Louvre-Arc de Triomphe (et au-delà) sont clairement lisibles. Cette carte illustre très bien aussi la proximité de la gare Saint-Lazare, point d'arrivée des visiteurs américains venant du Havre, avec les quartiers de la ville qu'ils fréquentent.

Parler de l'aménagement pratique de l'exposition dans ce site urbain est l'occasion pour l'auteur de rappeler aux lecteurs la qualité de l'espace public parisien :

«Cette étendue a depuis longtemps fait l'objet de soins artistiques. La beauté des arbres, plantés en grand nombre et assidûment soignés, est renforcée par le fond de palais résidentiels qui longent les rues dans cet élégant quartier de la ville. Quand on se rappelle la qualité [= *fitness*] particulière de l'architecture parisienne, la couleur claire de la pierre habituellement utilisée, la finition et la propreté du pavage, et la fraîcheur du feuillage qui protège partout le piéton,

134. Elmendorf, «A Camera...», *Scribner's, op. cit.*, pp. 606, 608-609 ; Parsons, «The Landscape...», *Scribner's, op. cit.*, pp. 614, 616.

135. «A Bird's-eye View of the Grounds and Buildings of the Paris Exposition», *Frank Leslie's Popular Monthly*, janvier 1900, pp. [234-242 ?].



Géographie du Paris des Américains.

(Frank Leslie's, 01/1900, p. 237.)

on peut facilement comprendre qu'il existe une base sur laquelle s'appuie le traitement plus détaillé des artistes de l'Exposition.»¹³⁶

Ce premier article de *Frank Leslie's Popular Monthly* contient un troisième élément, très différent des deux autres, évoquant la ville en dehors de l'exposition et dont la présence est assez surprenante mais révélatrice de sa force d'attraction. Il s'agit d'une photographie prise depuis le toit de la Chambre des députés en regardant vers la place de la Concorde et l'église de la Madeleine¹³⁷. Non commentée, cette vue apparaît un peu comme un élément d'agrément. Sa légende inclut d'ailleurs une erreur étonnante : le pont de la Concorde est ici appelé «pont des Invalides».

La présence de la ville existante est encore plus surprenante dans le deuxième article, publié le même mois et dans la même revue. Ici, le commissaire général des Etats-Unis expose la question de la présence des Etats-Unis à l'exposition. L'article contient deux vues étonnantes de Paris, non mentionnées dans le texte, ainsi qu'une description de l'axe Tuileries-Arc de Triomphe.

La première vue, prise depuis le haut de l'église Saint-Gervais, pointe vaguement en direction de la future exposition. Elle est accompagnée d'une légende tout aussi vague¹³⁸. La présence de l'autre vue, prise depuis le pont Neuf vers le pont au Change (donc en regardant vers l'ouest), ne montre bien sûr nullement l'exposition, même si sa légende, «La Seine à l'approche du site de l'exposition» (on est tout de même à 2,5 km du pont Alexandre III.), n'est pas fautive¹³⁹.

Concernant l'axe monumental de Paris, Ferdinand W. Peck (1848-1924) en parle dans le contexte du projet de l'installation d'un monument de Lafayette, offert par les États-Unis à la France, un «cadeau entre nations comme il n'y en a jamais eu, pour exprimer des sentiments [amicaux]» :

136. *Ibid.*

137. *Ibid.*

138. Peck, Ferdinand W., «America at the Paris Exposition», *Frank Leslie's Popular Monthly*, janvier 1900, p. [?].

139. *Ibid.*



Paris plutôt que l'exposition.

(Frank Leslie's, 01/1900, p. 239 ; p. 2 ; p. 7.)

«Pour le monument, un site parfaitement convenable a été retenu au cœur de la ville, dans le jardin des Tuileries, un site sanctifié par les mémoires du passé, dans l'enceinte du Louvre, à la tête de l'une des perspectives les plus magnifiques du monde, qui s'étend du palais du Louvre à l'Arc de Triomphe en passant par la place de la Concorde.»¹⁴⁰

Spectacle général et dynamisme

Dans *Century*, *Harper's* et *Scribner's* aussi, les articles consacrés aux expositions universelles sont prétexte plus généralement à la description du spectacle urbain de Paris. Alors que les expositions universelles ont pour fonction d'attirer les visiteurs dans les villes respectives — la World's Fair de Chicago de 1893 en est un exemple flagrant —, c'est le contraire pour Paris. La capitale est un spectacle qui non seulement dépasse en attractivité les expositions universelles, mais qui est mentionnée, dans les textes qui leur sont consacrés, comme une attraction indispensable pour le visiteur.

W. C. Brownell expose ce fait par rapport à l'exposition de 1889. Regrettant que les avantages trop importants (dont la situation centrale) des expositions parisiennes par rapport à celle prévue en 1892 en Amérique (réalisée en 1893) ne puissent être dépassés, il loue cette situation à Paris :

«Mais le grand avantage de ce site est d'être à si peu de minutes à pied du centre de Paris que l'on peut à raison l'appeler central, et les avantages d'un site central à Paris sont simplement incomparables. Aucun site d'exposition universelle au monde ne peut se comparer à celui qui en fait le noyau de Paris. Et cela non pas pour son accessibilité par la terre et par l'eau [...] mais parce que Paris lui-même est un spectacle perpétuel, et inclut simplement dans son *enceinte* le spectacle du moment. Les parcs, les boulevards, les théâtres, les musées — toutes les institutions culturelles et distractions pour lesquelles Paris est célèbre — avoisinent chaque exposition de Paris, formant une zone d'une plus grande attractivité que les visiteurs d'une exposition ne peuvent obtenir ailleurs. Une exposition

140. *Ibid.*

universelle à Paris, en un mot, ne possède pas seulement l'intérêt d'être momentanément le noyau du plus grand spectacle du monde, mais aussi l'avantage de partager la tâche de divertir ses hôtes par des alentours qui possèdent eux-mêmes une attractivité et un intérêt inégalés.»¹⁴¹

Quant à l'exposition de 1900, l'idée est exprimée de façon plus explicite. Dans le texte d'E. Insley de *Harper's* :

«La ville la plus intéressante du monde représente la plus grande partie de l'attraction pour les visiteurs de province et de l'étranger, aussi bien pour ceux qui veulent se cultiver que pour ceux qui cherchent à s'amuser.»¹⁴²

La comparaison avec la situation de Chicago est frappante, même si Insley ne rejette pas *a priori* tout intérêt de la ville américaine en tant que phénomène à découvrir :

«Qu'y avait-il à voir à Chicago en dehors de Jackson Park [lieu de la World's Fair] ? Il est vrai que les hauts immeubles et les rues animées ont impressionné les habitants des petites villes, et si on le savait vraiment, Chicago serait probablement pour les millions un aimant aussi important que la World's Fair elle-même. Dans un sens plus large, Paris l'est beaucoup plus. La situation de l'exposition dans le cœur de la ville intensifie cette impression.»¹⁴³

Et dans celui de R. Whiteing qui note les phrases suivantes depuis le haut de la Tour Eiffel ce qui lui permet de «voir Paris comme il ne l'a jamais vu» :

«Un héritage de cette exposition sera le pont du Tzar. [...] Le pont nous rend le service de détourner le regard de l'exposition qui n'est, après tout, qu'une affaire secondaire par rapport à Paris lui-même. Il y a le spectacle perpétuel, plus grandiose aujourd'hui que jamais.»¹⁴⁴

Le renouvellement physique de la ville constitue une partie de ce spectacle. Whiteing remarque, en contemplant le chantier de l'exposition :

«Une fois de plus, Paris est démoli.»¹⁴⁵

Mais, du haut de la tour, il comprend mieux :

«Cet humeur dure jusqu'à ce que l'on atteigne le sommet, où il y a ample évidence qu'ils construisent plus vite qu'ils ne démolissent. Le Champ de Mars est couvert et presque sous toit. Les quais [...] ne sont pas sans plan. Ainsi cette race merveilleuse possède dans sa force constructive une fois de plus le pouvoir de sauver. Ils ont effacé Paris une douzaine de fois, et, à chaque fois, ils ont laissé quelque chose de mieux à sa place.»¹⁴⁶

Avec le constat du renouvellement se confirme aussi l'absence de regret face à la démolition du vieux Paris,

141. Brownell, «The Paris...», *Scribner's, op. cit.*, p. 24. Le mot 'enceinte' est en français et en italique dans le texte original.

142. Insley, «Paris...», *Harper's, op. cit.*, p. 485.

143. *Ibid.*, p. 485.

144. Whiteing, Richard, «Paris Revisited», *The Century Magazine*, février 1900, p. 487.

145. *Ibid.*

146. *Ibid.*

absence de regret spécifique aux Américains, exprimé ici par Child en 1892 :

«Car la particularité de Paris est qu'il est constamment renouvelé ; il n'est pas opprimé par l'histoire ou entravé par un passé importun. Il y a un vieux Paris, c'est vrai ; on peut le voir et l'aimer ; mais il est si discret qu'il faut aller le chercher. Seul le présent domine. Ici et maintenant, ceux qui parlent le français de Paris et qui vivent dans le soleil brillant du Paris vivant une vie d'intensité et d'ardeur, selon le principe que la vie est la fin de la vie, ne fréquentent pas volontairement les régions vaporeuses du souvenir et du pressentiment.»¹⁴⁷

147. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 871.

II.5

L'attraction d'une ville entière

Si jusqu'ici nous avons organisé les énoncés sur Paris en fonction des discours sur les différents types d'espaces urbains, la réception américaine ne se fait pas en autant de tranches séparées. Alors que la plupart des textes utilisés se concentrent sur un ou deux de ces types, ils abordent également des thèmes plus généraux. L'attraction de Paris ne se limite pas au seul spectacle urbain. Le politique, l'art ou la société, sont mis en rapport avec l'espace de la ville de manière à construire une image admirée de Paris.

Affinité politique et (donc) urbaine

La remarque américaine la plus générale sur l'attractivité de Paris concerne l'affinité politique entre les deux pays. L'exposition de 1889, dont l'aspect politique de commémoration de la Révolution française provoque l'hostilité des monarchies européennes, offre naturellement aux Américains l'occasion d'exprimer leur soutien à la République française :

«L'importance [de l'exposition] était aussi saillante [*salient*] que sa splendeur, et elle était en effet très somptueuse. C'était une grande action nationale pour se rassurer, le triomphe personnifié de la République ici et ailleurs, le témoin de la bonne santé et de la force de l'actuelle République, et l'attestation de la puissance pratique de l'idéal républicain en général.»¹⁴⁸

W. C. Brownell, l'auteur de ce passage, explique aussi comment l'absence des pays monarchiques à l'exposition, censée nuire à la France, contribue en réalité à la mettre en valeur :

«Cela donnait tout de suite à la France du relief et de la distinction. Son isolement la plaçait en réalité sur un piédestal. Cela lui conférait la même position, dans l'imagination impartiale, qu'elle occupait un siècle plus tôt [...]. L'hostilité européenne, en un mot, lui rendait le très grand service [...] de la rendre politiquement intéressante. Et le républicanisme en profitait avec elle.

En outre, l'opposition et la tiédeur du monde monarchique donnait à l'Exposition un aspect indéniablement français. [...] De cette façon, une très forte impression de supériorité française était subtilement instillée. Ainsi, en étant contre

148. Brownell, «The Paris...», *Scribner's, op. cit.*, p. 18.

la République, l'Europe non seulement lui conférait du relief et de l'intérêt, mais indirectement magnifiait la France elle-même dans l'esprit de tout homme civilisé et impressionnable.»¹⁴⁹

Ces idées correspondent exactement à celles que M. G. Van Rensselaer exprime un mois plus tôt dans *The Century* et dont nous ne reproduisons qu'un court extrait :

«La stature et la force de la République, sa vitalité et sa capacité, ressortaient d'autant mieux. Ce triomphe de l'industrie moderne, de l'art et de la science signifiait, en fait, le triomphe de la France. C'était une meilleure «revanche» que celle obtenue sur un champ de bataille ; car personne ayant vu ce que Paris avait fait, ne pourrait penser un seul instant qu'une autre ville, dans des conditions similaires, aurait pu faire pareil.»¹⁵⁰

Dans deux articles de 1892, Th. Child fait l'éloge de l'état politique de la France. D'abord sur l'apport et l'importance de la Révolution française :

«Au fond s'étend le vague horizon de l'immense cité, du Paris moderne, le résultat de la révolution de 1789, du Paris démocratique qui doit sa suprématie au grandiose quatorze juillet. Successivement gaulois, roman, carolingien, féodal, monarchique, révolutionnaire, Paris s'est élevé de l'obscurité vers la lumière, de l'inconscience vers la conscience, de la servitude vers la liberté, du despotisme vers la démocratie.»¹⁵¹

Dans le même langage, A. Shaw avait parlé, l'année précédente, de la «destruction de la Bastille, ouvrant cette longue période de démolition en masse de Paris, pour que la liberté, la science et le soleil puissent remplacer l'oppression, l'ignorance et l'obscurité de l'Ancien Régime»¹⁵².

Child fait avec un parallèle avec l'Athènes antique :

«Plus complètement que toute autre ville, Paris réalise le concept de la république athénienne, plein de lumière et de bourdonnement joyeux, chanté par les poètes, formé par les sculpteurs, idéalisé par les peintres. [Il] utilise toutes les ressources de la science et de l'art pour le bonheur de ses enfants, proposant sans distinction à tous les pieds ses escaliers de marbre blanc, et présentant sur fond de ciel bleu calme les frontons de ses palais et de ses temples.»¹⁵³

L'article de R. H. Davis, consacré en 1894 aux «Show-Places» de Paris, exprime plus concrètement le sentiment d'affinité des Américains pour Paris :

«L'Américain va à Paris comme s'il retournait vers son héritage et son propre peuple. Il approche d'eux avec la confiance innocente d'un enfant.»¹⁵⁴

149. *Ibid.*, pp. 18-19.

150. Van Rensselaer, «Impressions...», *Century*, *op. cit.*, p. 317.

151. Child, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 730.

152. Shaw, «Paris...», *Century*, *op. cit.*, p. 450.

153. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 855.

154. Davis, «The Show-Places...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 125.

Paris artistique

L'aspect politique de l'attractivité, que nous avons déjà mentionné à propos des transformations parisiennes de la Troisième République et également à propos de l'accessibilité des espaces publics, apparaît ponctuellement dans les revues. La notion d'art, elle, est une donnée évoquée plus souvent. À propos des rues de Paris, nous avons cité les commentaires sur le soin esthétique de l'espace public. Or, d'autres aspects plus particulièrement liés à l'art émergent tout au long de la période étudiée : le rôle phare de Paris ; l'ambiance artistique de la ville ; le talent artistique des Français dans l'aménagement.

Déjà, vingt ans auparavant, Henry James discute dans ses chroniques parisiennes de 1875 à 1876 de la vie politique, littéraire, théâtrale et artistique, sans pourtant évoquer l'espace bâti dans lequel cette vie se déroule¹⁵⁵. James bâtit malgré tout une image de «la plus brillante des capitales». C'est l'endroit «où 'le problème de l'existence est résolu de façon plus confortable que partout ailleurs', où la lumière a un merveilleux 'bon goût', et où les choses artistiques et intellectuelles reçoivent l'écho qu'elles ne trouvent dans aucune autre ville du monde»¹⁵⁶.

Dans les années 1890 à 1900, ce rôle phare de Paris en matière d'art reste une évidence dans les revues :

«[Paris est] actuellement dans l'architecture, dans la peinture et dans la sculpture l'école du monde.»¹⁵⁷

«Paris est la ville de l'art et de la poésie.»¹⁵⁸

Ou encore :

«Notre peuple va à Paris à la recherche de la beauté, comme les Français viennent ici pour apprendre de nous la politique.»¹⁵⁹

«Puisque Paris est le centre des arts et des manufactures de la meilleure qualité à défaut de plus grande quantité, la ville peut facilement présenter une exposition plus complète et plus caractéristique de choses remarquables de tous pays qu'il ne serait possible de rassembler dans tout autre point de la terre.»¹⁶⁰

L'ambiance artistique de Paris, elle, est toujours présentée de façon évidente :

«[Ces jeunes Américains] nous intéressent principalement ici pour montrer l'évolution d'un jeune homme dans

155. Dans l'ensemble des 20 lettres envoyées au *New York Tribune*, Paris, dans son apparence physique, n'est évoqué que trois fois. Il y a les boulevards, d'une part (cf. le passage de texte cité à propos de Paris comme ville-nature et ville-salon), et, par deux fois, des situations pittoresques liées à la Seine (cf. plus loin dans le chapitre VI traitant du pittoresque new-yorkais).

156. Cité par Jean Pavans dans la préface de James, *Esquisses...*, *op. cit.*, p. 11.

157. Brownell, «The Paris...», *Scribner's, op. cit.*, p. 25.

158. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 862.

159. Cone, «The Woman's...», *Scribner's, op. cit.*, p. 550.

160. Parsons, «The Landscape...», *Scribner's, op. cit.*, p. 614.

l'ambiance artistique de Paris.»¹⁶¹

L'art se trouve jusque dans l'air :

«Le printemps est arrivé. Paris s'est réveillé à une nouvelle vie. La ville est pleine de soleil et de fleurs, et l'air sent les parfums de la nature et de l'art, de violettes et d'opopanax.»¹⁶²

Si Paris occupe ce rôle phare dans l'art et si la ville respire l'art, ce n'est non pas grâce aux seuls peintres, sculpteurs, illustrateurs et caricaturistes vedettes français¹⁶³, mais parce qu'elle repose sur la sensibilité et le talent artistique du peuple entier¹⁶⁴. Au sein de notre corpus d'articles, l'idée du peuple artistique s'exprime dans tout Paris, du quartier populaire à l'exposition universelle. À propos de la rue Oberkampf, «la rue qui résume le Paris populaire», on peut lire :

«Dans l'art, dans la littérature, dans la vie et son organisation, les Français possèdent une délicatesse et une perfection remarquables.»¹⁶⁵

Puis à propos des expositions universelles. D'abord concernant celle de 1889 :

«Nulle part ailleurs, un *ensemble* aussi artistique n'aurait pu être accompli [...]»¹⁶⁶

Ensuite, en 1900, en conclusion de l'article consacré au traitement du paysage de l'exposition universelle :

«Probablement personne ne connaît mieux que les paysagistes eux-mêmes les restrictions et les imperfections de l'exposition ; pourtant, quelqu'un de compétent et expérimenté peut-il franchement déclarer qu'il y a une seule autre nation sur cette terre capable de réaliser cet aménagement paysager d'une meilleure façon, ou du moins aussi bien, sous les conditions indiquées dans le plan officiel de l'Exposition ?»¹⁶⁷

Un dernier volet concernant l'art pourrait s'appeler la «liberté dans l'approche de l'art». Ada Cone l'évoque dans le contexte de la mode :

«Les Anglo-Saxons font tout entrer dans une veste uniforme de moralité ; l'art français accepte la nature comme elle est. [...] La méthode française fait de la vie un grand spectacle, et de Paris l'endroit le plus divertissant au monde. Ce goût de Paris s'applique indifféremment à la construction d'un Panthéon ou au dessin d'un détail d'un habillement quelconque. En poursuivant cette voie, cela mène à l'ornement de la volupté et du vice léger, et c'est en cela que Paris se distingue le plus de notre monde.»¹⁶⁸

161. Davis, Richard Harding, «Americans in Paris», *Harper's New Monthly*, juillet 1895, p. 282.

162. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 856.

163. Chacune des trois revues *Century*, *Harper's* et *Scribner's* publie des séries d'articles sur des artistes français, parfois sur un seul artiste. Citons, pour *The Century*, la série «Contemporary French Sculptors» de W. C. Brownell (1886/1887) ; pour *Harper's*, l'article «Some Modern French Painters» de Th. Child (1890) ; et pour *Scribner's*, la série «French Art», également par W. C. Brownell (1892).

164. Ceci est également confirmé par l'article «French Traits — The Art Instinct», un des six articles que W. C. Brownell publie de 1887 à 1888 dans *Scribner's Magazine* sur les «traits français».

165. Child, «Proletarian...», *Harper's, op. cit.*, p. 190.

166. Van Rensselaer, «Impressions...», *Century, op. cit.*, p. 317.

167. Parsons, «The Landscape...», *Scribner's, op. cit.*, p. 623.

168. Cone, «The Woman's...», *Scribner's, op. cit.*, p. 550.

«L'Anglo-Saxon n'a pas cette liberté d'esprit ; dans l'art, il fait des compromis. Et plus cela ne rentre pas dans sa conception du possible chez lui, plus cette beauté interdite l'intrigue à Paris.»

«L'Américain est très fortement attiré par la jeunesse éternelle que l'art confère. Paris a le secret de vaincre le temps : Paris, donc, est la ville de ses rêves.»¹⁶⁹

Paris féminin

Les questions de la jeunesse et du plaisir sont également abordées à propos de la mode :

«Paris est une ville d'art et de poésie, mais, de tous les artistes et poètes que Paris élève, les plus grands sont les Parisiennes.»¹⁷⁰

Ce sont elles qui, à l'instar de la ville elle-même, pourrait-on dire, «se sont développées dans un processus inégalé de modification, de remodelage et de remise en forme, selon l'exemple d'un idéal merveilleux et non formulé, de grâce, de beauté, d'élégance et de jeunesse»¹⁷¹ :

«Cette poésie magnifique de la vie féminine, et du vêtement, est la création des princesses de Paris, dont la créativité et le goût leur permet de donner à l'univers des leçons dans tout ce qui concerne la mode.»¹⁷²

Dans «The Woman's Paris», article principalement consacré à la question de la mode parisienne et de ses clientes américaines, Ada Cone inclut bien dans cet univers celui de la ville. Elle débute par les lignes suivantes :

«Au premier mai, les rues blanches projettent leur silhouette sur le ciel azur dans un air d'ambre ; les marronniers, en procession ordonnée, tiennent en l'air leur chandeliers parfumés, et des nymphes souriantes, toutes récemment sorties de froides caves, font de nouveau couler les fontaines, afin d'orner Paris la belle et Paris le paradis d'une femme.»¹⁷³

Géographiquement, ce «paradis» se situe dans la zone comprise entre l'avenue de l'Opéra, «la beauté dans la grandeur des proportions», le boulevard de la Madeleine qui «a l'air insignifiant par rapport à sa renommée», la rue Royale et la rue de Rivoli, avec comme artère centrale la rue de la Paix.

Pour un troisième auteur, Ida Tarbell, la personnalité complexe de Paris rend la ville plus féminine. Ces quelques phrases, en clôture de l'article «The Charm of Paris», sont écrites à la suite de la description d'une émeute d'étudiants :

«En règle générale, [la ville] est gaie et sympathique, avec juste un peu de mélancolie, comme il doit peut-être

169. *Ibid.*, pp. 550-551.

170. Child, «Along...», *Harper's, op. cit.*, p. 863.

171. *Ibid.*, p. 864.

172. *Ibid.*

173. Cone, «The Woman's...», *Scribner's, op. cit.*, p. 549.

toujours en avoir dans un peuple dont le désir et les efforts de réaliser les idéaux de la beauté et de la liberté sont si intenses qu'en France. Qu'elle exprime parfois beaucoup d'enthousiasme, puis se livre à des explosions de passion, ne fait qu'augmenter son charme. Cela ne la rend que plus féminine. Et, après tout, la meilleure façon de décrire le charme de Paris est peut-être de le qualifier de charme d'une belle femme — une combinaison subtile et pénétrante de qualités, dont quelques-unes hautement contradictoires, qui en font, comme disait un Français admirateur, la seule ville que l'on peut aimer comme on aime une femme.»¹⁷⁴

Capitale de la civilisation occidentale

Alors que différents auteurs soulignent telle ou telle attractivité de Paris, un certain nombre d'entre eux le nomment également la «capitale de la civilisation occidentale». Basée sur une ou plusieurs de ces attractivités, cette notion inclut et dépasse celles de «modèle» (scientifique et technique), de «centre du monde» (mondanité et animation des boulevards) et des nombreux «la ville la plus ... au monde», évoquées auparavant.

Avant de regarder ce qu'en disent précisément les articles de revues, retournons brièvement vers Henry James et un de ses romans qui précède chronologiquement cette période. En 1883, dans sa nouvelle *The Point of View*, James fait dire à son personnage Louis Leverett, de retour à Boston, les mots suivants :

«C'est un pays très dur, très froid, très vide. Je pense à ton Paris, riche et chaud. Je pense au Boulevard Saint-Michel, les doux soirs du printemps. Je vois le petit coin près de la fenêtre [du Café de la Jeunesse] où j'avais l'habitude de m'asseoir ; [...] La lumière du jour est brillante, mais cependant il y a une sorte de ton, de corps, dans sa clarté ; le puissant murmure de la civilisation la plus évoluée du monde, entre ; le cher vieux peuple de Paris, le peuple le plus intéressant du monde passe devant moi.»¹⁷⁵

Le corpus de revues peut éclaircir cette vision d'une «civilisation évoluée» et d'un «peuple intéressant».

Chronologiquement, lors de l'exposition de 1889, le premier de ces textes, de M. G. Van Rensselaer, lie l'idée de civilisation à la capacité de guider le monde dans la quête du progrès :

«Dans l'ensemble, ces impressions donnent une idée nouvelle et très profonde de la vigueur et de la vitalité de la nation française, et du rôle qu'elle a toujours à jouer de guider le progrès du monde.

Quiconque ayant visité Paris cet été pourrait sentir que l'immense succès de son exposition l'a réhabilitée dans les yeux de l'Europe, l'a remise à son rang qu'elle semblait perdre depuis la fin de l'Empire. De nouveau, la capitale de la France était incontestablement la capitale de la civilisation occidentale.»¹⁷⁶

174. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 404. Pour information, cette dernière phrase est également citée dans «How To Do Paris Cheaply», *The New York Times*, 21 juillet 1895, p. 11 [?].

175. Cité dans Meral, Jean, *Paris dans la littérature américaine*, Paris, CNRS, 1983, p. 91.

176. Van Rensselaer, «Impressions...», *Century*, *op. cit.*, p. 316.

Plus proche de notre thème général, les deux auteurs suivants parlent de civilisation dans le contexte de la ville.

Le premier, A. Shaw, souligne en 1891 la contribution de la France à la civilisation urbaine :

«Il existe une tendance, aussi faible qu'elle soit, parmi le peuple anglophone, de sous-évaluer la civilisation française et de minimiser l'importance des services que la France a rendus au monde. Les résultats de l'érudition académique allemande étant si colossales dans beaucoup de domaines, le prestige et l'énergie allemands maintenant si dominants, que, dans notre admiration pour ce peuple plus jeune, nous courons peut-être le danger de donner aux Français moins que ce qu'il leur est dû. Tous les pays sont soumis à des obligations durables à cause de la claire philosophie politique des principes de la révolution française. Et est-ce une chose triviale que nous ayons une dette envers l'instinct raffiné et artistique du peuple français causant tellement d'agrément et de confort de l'existence moderne ? Quand ils ont commencé à nous montrer comment construire les villes, nous étions loin d'apprécier le fait que le vingtième siècle se lèvera sur un peuple qui aura, en majorité, adopté une vie urbaine ; et que la différence entre de bonnes et de mauvaises aménagements signifierait soit le maintien de la force physique et de la formation mentale et manuelle de la race, soit sa rapide détérioration physique et mentale. Sans telles améliorations urbaines que le peuple français a instituées, dans tous les grands centres de population, le taux de mortalité serait plus élevé que le taux de natalité.»¹⁷⁷

Tandis que Th. Child, en 1892, crée un lien direct entre les espaces urbains de Paris et son rôle de capitale de civilisation :

«Avec ses grands boulevards, ses parcs, squares et jardins urbains, ses avenues accompagnées d'une architecture prodigieuse, ses vastes hôtels et magnifiques cafés, ses arbres et fleurs et grandes promenades, ses boutiques et ses restaurants, Paris, le Paris du baron Haussmann, est devenu le quartier général du luxe de l'Europe et du monde entier civilisé.»¹⁷⁸

Dans un autre article de 1892 du même auteur, l'autre position particulière de Paris dans la civilisation est liée à la révolution. Pour cela, il se sert de Victor Hugo :

««Rome est plus majestueux», écrivait Hugo, «Trèves a plus d'antiquité, Venise a plus de beauté, Naples a plus de grâce, Londres a plus de richesse. Qu'a donc a Paris ? La Révolution».

««Paris est la ville pivot sur lequel un jour donné, l'histoire du monde a tourné».

««Palerme a l'Etna, Paris a la pensée. Constantinople est plus proche du soleil, Paris est plus proche de la civilisation.

Athènes a construit le Parthenon, mais Paris a démoli la Bastille».»¹⁷⁹

La Révolution contribue à cette densité historique et contemporaine qui font de Paris, selon le dernier auteur, E.

177. Shaw «Paris...», *Century*, *op. cit.*, p. 449.

178. Child, «Along...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 871.

179. Child, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 730.

Insley en 1900, le centre de la civilisation humaine :

«Il n'y a jamais eu auparavant un tel Paris, jamais dans l'ère du Troisième Empire [sic] — comme aujourd'hui, au zénith de sa gloire —, toujours comme un palais construit au-dessus du cratère d'un volcan endormi. Il y a d'autres villes où l'on trouve de fréquents rappels des grands événements de l'Histoire, et où, avec l'aide de l'environnement, on peut sentir le frisson en les reconstruisant dans son imagination. Mais dans quel autre endroit y a-t-il autant de ces monuments récents, d'échelons du progrès et du recul de l'humanité, qui concernent autant les vivants que les morts ? [...] L'air est surchargé de l'électricité des événements agités à venir, de tempêtes qui doivent éclater tôt ou tard, et peut-être bientôt. Dans quel autre endroit semble-t-on ainsi se trouver dans le vortex de la vie, dans le centre véritable du tourbillon de l'existence humaine ?»¹⁸⁰

Des Américains à Paris

Tous ces aspects expliquent aisément la force d'attraction de Paris pour les Américains. Que leur séjour dans la capitale française soit un phénomène apparemment important se montre dans l'article «Americans in Paris» qui termine la série de R. H. Davis¹⁸¹. Un autre indice en est ce texte plein de conseils pratiques qui se trouvent de façon assez surprenante dans *The Century* en 1888¹⁸². Ce dernier se penche sur le confort de vie à Paris, sur les types de logements, sur la nourriture et sur d'autres éléments intéressant ceux qui s'y rendent en tant qu'étudiants ou touristes. Avec les expatriés, ces deux groupes de personnes forment globalement les trois types d'Américains présents à Paris.

Alors que, dans la deuxième partie de cette thèse, nous reviendrons plus particulièrement sur les étudiants en architecture, notons ici quelques éléments concernant l'étudiant américain en général. L'attraction que Paris exerce sur lui ne fait aucun doute. Il suffit de parcourir le *New York Times* pour se rendre compte que venir étudier à Paris en cette fin de dix-neuvième siècle est chose commune. On y trouve des récits très détaillés sur la vie quotidienne à Paris et sur les besoins en argent d'un étudiant en art qui s'apparentent à des conseils pratiques¹⁸³.

Entre 1888 à 1896, nombreux articles relatent l'attraction des étudiants américains en art pour séjourner à Paris¹⁸⁴. En 1888, les étudiants préfèrent Paris à l'Italie (Rome ou Florence) pour sa modernité et son ambiance

180. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 485.

181. Davis, «Americans...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 272-284.

182. Osborne, J. D., «Living in Paris», *The Century Magazine*, février 1888, pp. 574-581.

183. «Art Students in Paris. What It Costs Them to Live and Study», *The New York Times*, 5 février 1888, p. 11.

184. Pour l'expression de cette préférence de Paris par les étudiants eux-mêmes, cf. Adler, Kathleen, Hirshler, Erica E. ; Weinberg, H. Barbara, *Américains à Paris 1860-1900*, catalogue de l'exposition (Londres, Boston, New York), Milan, 5 Continents Editions, 2006, et plus particulièrement l'article de Kathleen Alder, «« We'll always have Paris » : Paris comme école et comme cadre», pp. 11-55.

plus progressive¹⁸⁵. Deux mois plus tard, un autre article confirme que la «colonie d'Amérique à Paris gonfle constamment». Paris est de très loin la première destination des jeunes Américains, choisie dix fois plus que Rome, Munich ou Anvers, sans parler de Londres qui est totalement laissé de côté :

«L'enseignement à Paris est beaucoup mieux qu'à Londres ; en fait, on pourrait sûrement dire que New York offre de meilleures chances pour une bonne formation en peinture que la capitale britannique.»¹⁸⁶

Et si, du point de vue de l'art américain, la question du risque d'une formation à l'étranger se pose, Paris est le lieu le plus sûr :

«Il y a de bons arguments contre la formation exclusive de l'art d'une nation dans un pays de langue, d'habitudes et de tendances étrangères, pourtant on peut dire que le danger est minimisé dans le cas de la France, qui est politiquement le plus proche des États-Unis, qui a presque la même forme de gouvernement et qui aspire pratiquement aux mêmes idéaux. Les Français sont certainement plus proches de notre population mélangée, en tout cas concernant les relations de sang, que les Italiens.»¹⁸⁷

Fin 1891, Charles De Kay (1848-1935), rédacteur-en-chef des sections art et littérature du *New York Times*, a beau dire que l'Allemagne et particulièrement la Bavière sont des endroits plus sympathiques que Paris, et que les Allemands sont beaucoup plus proches des Américains que ne le sont les Français. Il est obligé de constater que «pourtant, [l'étudiant américain en art] délaisse Munich et part en masse à Paris». Il en fournit également l'explication qui rejoint certains éléments cités auparavant :

«D'abord, Paris est plus le cœur du monde moderne que ne l'est Munich. La vie bat plus vite sur Seine qu'ici, et il y a plus de cette excitation qui, d'une manière subtile, émane de toutes les énormes concentrations de gens, le type d'excitation qu'une métropole comme Londres exerce sur des personnes de nature sensible, qu'elles admirent ou non la ville elle-même. Mais Paris a, en plus de cette ambiance générale commune aux endroits où vivent un grand nombre d'être humains, certaines qualités spéciales qui multiplient cette attraction par dix. Non seulement les beaux-arts y sont soutenus par le gouvernement depuis plus de temps qu'à Munich, mais aussi les couches supérieures de la population aiment plus l'art, et, ce qui est le meilleur aspect, parce qu'omniprésent et exerçant un pouvoir inaperçu, les couches populaires aussi ont une appréciation de l'art qu'aucun peuple ne possède à ce point.»¹⁸⁸

Ajoutons aussi qu'un autre élément d'attraction vers la capitale française réside certainement dans le fait que quelques professeurs d'art parisiens sont de véritables célébrités en Amérique, non pas seulement pour leur

185. Cf. «Americans As Students of Art», *The New York Times*, 11 mars 1888, p. 4.

186. «Nationalizing the Arts», *The New York Times*, 20 mai 1888, p. 4.

187. *Ibid.*

188. De Kay, Charles, «Munich as an Art Centre», *The New York Times*, 11 décembre 1891, p. 6.

propre travail artistique, mais également pour leur enseignement¹⁸⁹.

L'attraction de Paris pour les jeunes gens d'outre-Atlantique touche aussi ceux qui souhaitent étudier à l'université. Quand, en 1895, la France leur facilite enfin les conditions d'accès, en les amenant au même niveau que celles de l'Allemagne, le *New York Times* rapporte «l'enthousiasme des deux côtés pour s'approcher davantage» et souligne qu'un «nombre considérable d'étudiants américains préféreraient poursuivre leurs études à Paris plutôt que dans les petites villes allemandes»¹⁹⁰.

Les touristes américains, quant à eux, sont très bien accueillis à Paris. Contrairement aux Anglais, auxquels «des articles de journaux, probablement un peu imaginatifs, recommandent de se faire passer pour des Américains»¹⁹¹, ils sont les bienvenus, par exemple en 1900 :

«Paris est fleuri cette année avec des drapeaux et symboles américains [...]. On ne voit jamais de drapeaux britanniques, [...] la bannière étoilée salue l'œil plus fréquemment que tout autre emblème sauf le tricolore. Les magasins et restaurants sont maintenant habituellement «américains» au lieu d'être «anglais».¹⁹²

E. Insley remarque, certes, que cette «manifestation d'amitié nationale» est motivée par «la réputation du portemonnaie américain». Ada Cone salue, en revanche, que les visiteurs d'Outre-Atlantique soient «accueillis dans leur langue natale»¹⁹³. Elle évoque plus en détail une des attractions majeures pour les touristes américain(e)s, à savoir la mode. Le printemps est le moment où arrive celle de la nouvelle saison et, avec elle, les visiteuses de partout, «et en particulier les Américaines», «pour qui la notion de beauté est largement théorique». Les hôtes sont prêts pour accueillir les invités. C'est une attente sereine, sachant «qu'il n'y a pas de table rivale» :

«La belle Anglo-Saxonne vient dans ce centre de la mode entre les mois de mai de de décembre, et elle est reçue à bras ouverts.»¹⁹⁴

À côté des Américaines en quête d'habillement, il y a d'autres types de touristes. D'abord, celui que Davis appelle le «chercheur de plaisir» et dont la prétention provoque la moquerie de l'auteur :

«Il n'y a rien d'aussi joyeux et confiant qu'un Américain lors de sa première visite à la métropole française. [...] Il économise son temps, son argent et son énergie superflue pour cette visite, et la chose la plus amusante est qu'à

189. C'est le cas, par exemple, d'Émile Auguste Carolus-Duran. Nommé en 1876 «le portraitiste à la mode *par excellence*» par H. James dans une de ses lettres au *New York Tribune*, l'artiste est amené en 1886 à publier un long article sur son propre enseignement dans *Century Magazine*. Pour James, cf. James, Henry, «L'art à Paris», lettre XV datée du 6 mai 1876, reproduite dans James, *Esquisses...*, *op. cit.*, pp. 173-183. Pour Carolus-Duran, cf. H., «A French Painter and His Pupils», *The Century Magazine*, janvier 1886, pp. 372-373, et Carolus-Duran, «Lessons to my Pupils», *The Century Magazine*, janvier 1886, pp. 373-376.

190. «American Students in France», *The New York Times*, 30 juillet 1895, p. 4.

191. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 485.

192. *Ibid.*, p. 492.

193. Cone, «The Woman's...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 550.

194. *Ibid.*

Touristes américains à l'aise dans Paris

(*Scribner's*, 11/1900, p. 613.)



chaque fois, il quitte Paris, convaincu qu'il s'est beaucoup mieux amusé que personne ne l'a jamais fait, et que la ville aura besoin d'un repos de deux ou trois mois avant de pouvoir se remettre du choc et l'étonnement causés par son départ météorique à travers les limites.»¹⁹⁵

Toujours R. H. Davis, cette fois-ci dans son texte de 1895 sur les Américains à Paris, divise d'abord ses compatriotes en deux catégories. Il y a ceux qui sont à Paris «pour leur propre formation ou plaisir» et ceux qui essaient désespérément de conquérir la ville, subissant ainsi sa loi brutale.

Mais Davis les divise aussi en «bons» et en «mauvais» Américains. Les «bons», notamment parmi les artistes, sont ceux qui s'inspirent et profitent de la ville, puis retournent aux États-Unis pour en faire profiter d'autres. Les «mauvais» sont ceux qui adorent trop Paris et qui oublient leur pays. Mais aussi ceux qui se comportent comme s'ils étaient à New York, rencontrant les mêmes gens et s'adonnant aux mêmes activités :

«Heureusement, ils ne forment pas un groupe très important, mais ils en forment un qui est bien visible, et tandis que la façon dont ils passent leur temps ne concerne qu'eux-mêmes, il est un peu agaçant qu'ils gâchent la couleur locale d'une ville qu'ils n'apprécient pas réellement, et dont ils ne tirent pas plus de profit qu'ils ne l'auraient fait en restant chez eux à Newport.»

«[...] Ils sont dans leur propre environnement à l'Hippodrome ; [...] mais on s'oppose à ce qu'ils viennent avec leur voiture couper en deux la vue de l'Arc de Triomphe, ou bien envahir D'Armenonville ou Paillard sur les boulevards, en s'appelant par leur prénoms, en courant de table en table et en commandant aux Hongrois de jouer «Daisy Bell», jusqu'à ce qu'on ait le sentiment de se trouver dans le foyer de l'Hôtel Waldorf [...]»¹⁹⁶

Mais, après tout, ces personnes apparaissent comme des «bienfaiteurs publics». Car ils rentrent en Amérique en apportant quelque chose, alors que les 6.000 expatriés permanents¹⁹⁷ ne ramènent rien. Ce sont eux que Davis vise principalement :

«La colonie américaine de Paris est dans une position étrange. Ses membres ne sont ni l'un ni l'autre. Ils ne peuvent pas se tenir à côté de l'Arc de Triomphe et sentir qu'une partie de sa gloire les touche, et il ne peuvent pas prétendre

195. Davis, «The Show-Places...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 125.

196. Davis, «Americans...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 273-274.

197. Ce chiffre est donné dans Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 490.

s'intéresser à la défaite de Tammany Hall ni réclamer une quelconque portion du magnifique triomphe de la World's Fair de Chicago. [...] Ils sont continuellement sur la défense ; ils s'excusent auprès du visiteur américain et auprès du Français d'origine.»¹⁹⁸

Pour Davis, il y a apparemment aussi des expatriés tout à fait acceptables. Ce sont ceux qui habitent Paris la ville cosmopolite et globale :

«[Ces] élégantes et charmantes femmes américaines [...] sont les épouses de banquiers ou d'hommes d'affaires ou de représentants d'entreprises qui ont leurs filiales à Paris et à Londres ainsi qu'à New York.»¹⁹⁹

Les remarques très critiques vis-à-vis de ses compatriotes étonnent d'autant plus que le même Davis, dans les deux premiers articles de sa série, dépeint Paris comme une ville justement cosmopolite et globale qui non pas avale ses habitants, mais les assimile comme ne le fait aucune autre :

«[...] Il est impossible de savoir si c'est Paris qui adapte le visiteur ou si c'est le visiteur qui s'adapte à son entourage. Mais il n'y a certainement aucune autre capitale au monde où l'étranger prend si vite la couleur locale, dans laquelle il s'acclimate si tôt, et qui révèle en lui autant de capacités nouvelles et insoupçonnées pour l'amusement et l'aventure.»²⁰⁰

Séduit, ce visiteur prend si vite la couleur locale qu'il s'identifie à une vitesse impressionnante à son nouvel entourage :

«Un homme pourrait vivre aux Champs Élysées pendant une semaine ou un mois, ne voyant pas plus de Paris que ce qu'il trouve sous ses beaux arbres ou sur sa large voie, et être suffisamment satisfait pour préférer Paris à toutes les autres villes.»²⁰¹

Cela dit, selon E. Insley, les Américains, contrairement à d'autres, semblent posséder la faculté particulière de s'intégrer. Pour illustrer cela, il cite un guide professionnel français dont la réussite repose sur la faculté de reconnaître les étrangers :

«Ah oui, au départ, je les reconnais toujours. Mais les Américains deviennent trop malins pour nous. Les Anglais ressemblent toujours à des Anglais.»²⁰²

198. Davis, «Americans...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 275.

199. *Ibid.*, p. 276.

200. Davis, «The Show-Places...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 125.

201. Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 709.

202. Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 490-492.

III.1

Peintures de l'espace urbain parisien à New York

Au-delà des images illustrant les articles de revues analysées, quelles autres représentations graphiques de Paris existent-elles dans le New York de la fin du dix-neuvième siècle ? Et, surtout, comment contribuent-elles à renforcer l'image de Paris comme ville sujet d'art et objet d'art ?

Naturellement, il nous vient à l'esprit les peintures urbaines qui, de nos jours, non seulement font partie de l'imaginaire du Paris modernisé de l'époque mais semblent même le dominer. En effet, il existe un grand nombre de travaux historiographiques sur la ville et sur sa représentation, reproduisant tant de vues de Paris que l'on pourrait conclure que le public de l'époque avait une grande connaissance de ces images¹. Or, alors que ces travaux sont d'une grande utilité pour identifier les noms des peintres et le titre de leurs œuvres, il est beaucoup plus difficile de savoir le degré de connaissance qu'en avait le public autour de 1900. Dans l'historique qu'il dresse dans son étude sur la peinture urbaine à Paris, Richard R. Brettell, en soulignant la rareté des vues urbaines dans la production des peintres impressionnistes — qui, de surcroît, sont eux-mêmes longtemps marginaux —, indique indirectement que les tableaux sur Paris existent certes, mais qu'ils n'ont que peu de poids dans le monde de l'art².

A New York ?

Il n'est certainement pas surprenant que les sources secondaires sur Paris n'en disent pas plus sur la présence des tableaux à New York. Cependant, il existe des études sur quelques peintres français qui permettent

1. La liste suivante se limite donc aux études explicitement consacrées à la ville comme phénomène architectural et/ou de société : Sagner, Karin, et al. (sous la dir. de), *Die Eroberung der Strasse. Von Monet bis Grosz*, catalogue de l'exposition de la Schirn Kunsthalle Frankfurt, Munich, Hirmer Verlag, 2006 ; plusieurs ouvrages publiés dans la collection 'Paris et son Patrimoine' dirigée par Béatrice de Andia, dont Landau, Bernard et al. (sous la dir. de), *Les Grands Boulevards, un parcours d'innovation et de modernité*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, 2000, et Loyer, François (sous la dir. de), *Autour de l'Opéra, naissance de la ville moderne*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, 1995 ; Dethier, Jean, et Guiheux, Alain (sous la dir. de), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, catalogue de l'exposition du Centre Georges Pompidou, Paris, Éditions du Centre Pompidou, 1994.

2. À titre d'exemple, le tableau *Boulevard des Capucines* de Claude Monet est le seul à représenter le Paris moderne dans un total de 165 œuvres présentées à l'exposition des Impressionnistes en 1874. Cf. Brettell, Richard R., «Straßen, Alleen, Boulevards und Eisenbahn – Verkehrswege in der realistischen und impressionistischen Malerei des Paris der Jahre 1860-1890», in Sagner, Karin, et al. (sous la dir. de), *Die Eroberung der Strasse. Von Monet bis Grosz*, catalogue de l'exposition de la Schirn Kunsthalle Frankfurt, Munich, Hirmer Verlag, 2006, pp. 212-221. Ce constat, fait pour la première exposition des impressionnistes de 1874, s'applique d'ailleurs également aux sept autres expositions des impressionnistes jusqu'en 1886. Cf. le détail de toutes les grandes expositions impressionnistes, par exemple dans Monneret, Sophie, *L'impressionnisme et son époque*, vol. 2, collection Bouquins, Paris, Robert Laffont, pp. 231-253.

Bourgeoisie et industrie : le
Paris des impressionnistes à
New York

(Manet, *Le Balcon*, 1869 ; Monet, *La
gare Saint-Lazare*, 1877.)



de savoir exactement lequel de leurs tableaux a été exposé dans la métropole américaine. Il s'agit là des catalogues raisonnés des œuvres d'Édouard Manet (1832-1883), de Claude Monet (1840-1926), de Gustave Caillebotte (1848-1894), de Camille Pissarro (1830-1903) et de Jean Béraud (1849-1935)³. L'analyse de ces ouvrages volumineux montre d'abord que la part des vues urbaines varie sensiblement selon l'artiste. Presque totalement absente de l'œuvre de Manet, elle correspond à la moitié de celle de Pissarro. L'analyse révèle ensuite que ces tableaux parisiens ne sont que peu souvent exposés à New York. Nous apprenons certes l'existence à New York de quelques grandes expositions de peintures françaises, notamment celle des impressionnistes (1886), celles de tableaux de Monet (1891, 1895, 1896, 1899, 1900, 1902), de Manet (1895) et de Pissarro (1897, 1903). Malgré les dizaines de tableaux montrés lors des expositions individuelles, la part des vues de Paris est toujours très faible sinon nulle. De façon suprenante, les catalogues raisonnés nous apprennent aussi que les toiles de Caillebotte et de Béraud ne sont exposées à New York qu'à partir des années 1930.

Voici le détail des œuvres urbaines des trois peintres exposés à New York. Parmi les 40 tableaux de Manet que le galeriste Paul Durand-Ruel (1831-1922) montre en 1895, seuls *La rue Mosnier aux drapeaux* (il s'agit de la petite rue dont l'intérêt principal est qu'elle se trouve en face de la fenêtre du peintre) et, si l'on inclut les jardins parisiens, *La musique aux Tuileries*, montrent Paris⁴. Les six expositions consacrées à l'œuvre de Monet (179 tableaux au total, dont quelques «doublons»), n'incluent aucune vue de Paris⁵. Celle de 1896 est entièrement consacrée aux tableaux de la cathédrale de Rouen⁶. Quant à l'œuvre de Pissarro, *La rue Saint-Lazare, temps*

3. Cf. Rouart, Denis et Wildenstein, Daniel, *Edouard Manet. Catalogue raisonné*, 2 tomes, Lausanne/Paris, La Bibliothèque des Arts, 1975 ; Wildenstein, Daniel, *Monet. Catalogue raisonné – Werkverzeichnis*, 4vols. Cologne/Paris, Taschen/Wildenstein Institute, 1996 ; Berhaut, Marie, *Gustave Caillebotte. Catalogue raisonné des peintures et pastels*, nouvelle édition revue et augmentée avec le concours de Sophie Pietri, Paris, Wildenstein Institute, 1994 ; Wildenstein Institute, avec Pissarro, Joachim et Durand-Ruel Snollaerts, Claire, *Pissarro. Catalogue critique des peintures*, 3 vols. Genève/Paris, Skira/Wildenstein Institute Publications, 2005 ; Offenstadt, Patrick, *Jean Béraud 1849-1935, la belle époque, une époque rêvée*, Cologne/Paris, Taschen/Wildenstein Institute, 1999. Les œuvres de Béraud, le seul non impressionniste de ces cinq artistes, sont beaucoup publiées dans les études sur Paris citées auparavant.

4. Cf. Rouart, *Edouard Manet...*, *op. cit.*, tome 1, p. 216 et p. 62.

5. Ce même constat reste vrai tout en incluant dans cette liste les quatre expositions de Boston (1891, 1892, 1895, 1899) qui montrent 89 tableaux au total.

6. Wildenstein, *Monet...*, *op. cit.*, vol. 4, p. 1017.



Le Paris du fleuve : le monumental version pittoresque

(Lépine, *La Seine au Pont Saint-Michel*, [date ?] ; Signac, *Le Quai Tournelle*, 1885 ; Guillaumin, *Le Quai Tournelle*, 1882.)

lumineux est exposée en 1897 (parmi 37) et en 1903 (parmi 38)⁷. L'exposition de 1903 montre également *Le Louvre et le jardin du Carrousel*, *temps gris* et *Le jardin des Tuileries et le pavillon de Flore, effet de neige*⁸.

Comparé à ce résultat, l'exposition de 1886, *Works in Oil and Pastel by the Impressionists of Paris*, est plus riche en tableaux urbains représentant Paris. À cette occasion, Durand-Ruel expose *Le Balcon* de Manet, le célèbre tableau de 1868/1869 qui, plutôt que de montrer la ville, montre une famille bourgeoise qui l'observe et qui s'expose à lui, illustrant par cela l'intérêt de et pour la voie publique du Paris modernisé⁹. *La gare Saint-Lazare* de Monet ne montre certes pas une rue mais un autre type de voie publique. Nous verrons dans la partie suivante que ce tableau peut changer la façon dont New York est perçu¹⁰.

Parmi les 300 œuvres exposées, il existe trois autres tableaux encore de Paris. Tous montrent, depuis le niveau des quais, la ville du fleuve à proximité de l'Île de la Cité. Alors que le sujet général est donc partagé, l'orientation des vues varie de telle sorte que les tableaux se complètent pour illustrer ce paysage. Stanislas Lépine (1835-1892) montre la façade principale de Notre-Dame émergeant derrière le pont Saint-Michel, tandis que Paul Signac (1863-1935), dans un effet de miroir, regarde la cathédrale depuis le quai Tournelle, donc depuis l'arrière. Quant à Guillaumin, il occupe le même point de vue que Signac, mais se détourne de la cathédrale pour regarder vers l'est.

Au-delà de ces cinq tableaux montrant principalement un Paris pittoresque, cette exposition ne fournit pas d'autres images urbaines parisiennes au public de New York.

7. Wildenstein Institute, *Pissarro...*, *op. cit.*, vol. 3, p. 640. Les deux expositions ont lieu dans la galerie Durand-Ruel.

8. *Ibid.*, pp. 780, 808.

9. Rouart, *Edouard Manet...*, *op. cit.*, tome 1, p.126.

10. Wildenstein, *Monet...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 177.



Deux versions de la vie parisienne

(Hassam, *Jour de Grand Prix*, 1887 ; Hassam, *Averse rue Bonaparte*, 1887.)

Peintures américaines de Paris

Il existe également un certain nombre d'études qui reproduisent des tableaux de rues parisiennes peints par des artistes américains séjournant à Paris. Malheureusement, ces études ne fournissent pas d'indices pour savoir si ces œuvres sont ensuite présentes à New York¹¹. Brettell indique que des tableaux, par exemple ceux du peintre américain Childe Hassam (1859-1935), voyagent vers New York, mais il précise qu'il s'agit d'un souvenir de Paris qui finira ses jours au mur des salons de ceux qui ont visité la capitale¹². L'historienne Nathalie Reymond note de façon très générale que les Américains envoient leurs œuvres à Boston, à Philadelphie et à New York¹³. Malgré l'attention que l'historiographie prête maintenant au rapport des peintres américains avec la capitale française, la forme d'accueil et de présentation des tableaux d'artistes américains aux États-Unis, et plus particulièrement de leurs représentations urbaines de Paris, n'est pas étudiée. Néanmoins, la plus récente des études monographiques sur Hassam inclut une liste détaillée de ses expositions¹⁴. Les titres des tableaux nous permettent de savoir que Hassam expose à New York, entre 1887 et 1899, une quarantaine de tableaux parisiens. Or, en règle générale, ces vues ne sont pas exposées ensemble. Il s'agit toujours d'un seul (exceptionnellement deux ou trois) tableau placé dans une exposition de groupe. Une exposition monographique de 1896 semble être la seule exception. Hassam y montre 17 tableaux de Paris. Adelson nous apprend que Hassam expose deux tableaux à la World's Fair de Chicago très fréquentée par les New-Yorkais : *Une averse, rue Bonaparte*, et *Le jour du Grand Prix*.¹⁵

11. Reymond, Nathalie, *Un regard américain sur Paris*, Giverny/Chicago, Musée d'Art Américain/Fondation Terra pour les Arts, 1997 ; *L'impressionnisme américain 1880-1915*, Lausanne, Fondation de l'Hermitage, 2002 ; *American Painters in France, 1830-1930*, Terra Museum of American Art, Chicago, 1989 ; *Impressions de toujours: les peintres américains en France, 1865-1915 (Lasting Impressions: American Painters in France, 1865-1915)*, Musée d'Art Américain Giverny 1992/1993/1994/1995 ; *American Artists and the Paris Experience, 1880-1910*, Terra Museum of American Art, Chicago, 1998 ; Adler, Kathleen, Hirschler, Erica, Weinberg, Barbara H. (ed.), *Americans in Paris 1860-1900*, National Gallery, London, England and the Museum of Fine Arts, Boston, Massachusetts in association with The Metropolitan Museum of Art, New York, 2006.

12. Brettell, «*Straßen...*», *op cit.*, p. 218.

13. Reymond, *Un regard...*, *op. cit.*, p. 18.

14. Weinberg, H. Barbara, *Childe Hassam, American Impressionist*, New Haven/London, Yale University Press, 2004, pp. 372-403.

15. Adelson, Warren, «*Childe Hassam: Cosmopolitan and Patriot*», in Adelson, Warren ; Cantor, Jay ; Gerdtts, William H., *Childe Hassam, impressionist*, New York, Abbeville Press, 1999, p. 153.

Les collections de musées new-yorkais peuvent-elles nous aider ? Toujours selon les indications du texte de Brettell, les principaux tableaux urbains de Paris de la fin du dix-neuvième siècle se trouvent entre Los Angeles et Moscou, mais non à New York¹⁶. Par ailleurs, la riche iconographie de *Die Eroberung der Strasse*, ouvrage d'où provient l'étude de Brettell, ne contient que trois œuvres provenant des États-Unis, dont aucune de New York¹⁷. La consultation du catalogue des collections du Metropolitan Museum de New York permet de confirmer ces éléments. S'il est vrai que le Met possède aujourd'hui un certain nombre (d'ailleurs assez faible) de peintures urbaines de Paris — *Les funérailles* de Manet, deux scènes de rues de Béraud, trois tableaux dont un boulevard de Pissarro et quelques-uns d'autres peintres français, en plus de quatre tableaux au total de peintres américains (deux de Hassam, deux de Boggs) —, aucune ne s'y trouve avant 1909, et douze sur un total d'une quinzaine de toiles urbaines seulement après la deuxième guerre mondiale¹⁸. Par conséquent, il est possible d'affirmer que, dans l'époque qui nous intéresse, le grand musée d'art de New York ne joue pas de rôle dans la diffusion des images de Paris.

Pour identifier d'autres peintres dont les peintures de Paris sont éventuellement exposées à New York, et en vue de connaître leur réception, interrogeons quelques sources de l'époque.

Puisqu'elles laissent une place importante à l'art, retournons d'abord vers les trois revues étudiées dans le chapitre précédent. Parlent-elles des tableaux de Paris ? Dans *Scribner's Monthly*, alors que certains peintres, comme E. Manet, Edgar Degas (1834-1917) et J. Béraud, sont cités dans les grandes séries sur l'art français, il n'est fait aucune mention des vues de Paris¹⁹. Dans *The Century* en 1892, alors que Claude Monet a droit à un article entier, ses travaux sur la ville ne sont pas évoqués²⁰. Et, finalement, dans *Harper's*, G. Caillebotte et Jean-François Raffaëlli (1850-1924) sont certes nommés dans l'article «A Note on Impressionist Painting», mais toujours sans leurs scènes de rues²¹. Le fait que Jean-François Raffaëlli lui-même, dans un texte sur les débuts de l'impressionnisme qu'il rédige en 1895 pour *Scribner's*, soit totalement silencieux sur le thème urbain (alors

16. Plus précisément à Boston, Chicago, Fort Worth, Genève, Kansas City, Los Angeles, Londres, Moscou, Paris, Pasadena, Saint-Petersbourg. Ces villes, et le nom des collections ou musées, sont indiqués dans Brettell, «*Straßen...*», *op. cit.*, p. 212-221. En revanche, nous ne pouvons pas confirmer l'existence, citée par Brettell, du dessin *Scène de rue à Paris* (1895) de F. Vallotton dans les collections du Metropolitan Museum de New York.

17. Sagner, Karin, et al. (sous la dir. de), *Die Eroberung der Strasse. Von Monet bis Grosz*, catalogue de l'exposition de la Schirn Kunsthalle Frankfurt, Munich, Hirmer Verlag, 2006.

18. Le site internet du musée, www.metmuseum.org, permet non seulement de trouver et de visualiser rapidement toutes les œuvres, mais aussi de connaître leur provenance et leur date d'entrée dans les collections.

19. Édouard Manet, Edgar Degas et Jean Béraud sont cités dans un article évoquant également Courbet, Cazin, Bonnat etc. Cf. Brownell, «French Art. III...», *Scribner's*, *op. cit.*, pp. 604-628. Jean Béraud est également nommé dans Doubleday, F. N., «Glimpses of the French Illustrators. II.», *Scribner's Magazine*, novembre 1893, pp. 579-593.

20. Robinson, Theodore, «Claude Monet», *The Century Magazine*, septembre 1892, pp. 696-701.

21. Child, Theodore, «A Note on Impressionist Painting», *Harper's New Monthly*, janvier 1887, pp. 313-316.

que lui-même le travaille en tant que peintre), semble confirmer l'idée de la marginalité du sujet²². Si ces peintres sont donc connus des lecteurs de revues littéraires new-yorkaises, leur production parisienne et urbaine ne l'est pas, en tout cas pas par ce biais-là. Notons tout de même que dans l'article «The Charm of Paris», Ida Tarbell fait référence aux travaux de Monet sur la cathédrale de Rouen et, supposant que les lecteurs ont visité l'exposition de 1896 à New York, elle parle de Paris :

«Ceux qui connaissent les études de Claude Monet sur les façades de la cathédrale de Rouen à des heures et dans des ambiances différentes, trouvent là la gamme de couleurs dominant la ville de Paris.»²³

Chronologie d'après le *New York Times*

Comme autre source de l'époque consultée, nous choisissons le *New York Times*. À défaut de grands salons de peinture à la façon parisienne, et donc à défaut de catalogues facilement consultables, c'est le *New York Times*, avec sa rubrique dédiée à l'art, qui nous sert d'outil de recherche sur les expositions présentant des vues urbaines de Paris. Cette vaste entreprise de dépouillement peut s'avérer intéressante, dans la mesure où cette rubrique semble faire part de toutes les expositions d'art ayant lieu à New York et où les articles ou notices donnent très souvent le nom des artistes, mais malheureusement, moins les titres des tableaux.

Pour la période de 1885 à 1905, nous avons parcouru l'index du quotidien à la recherche des noms de vingt-et-un artistes français ayant peint Paris, identifiés auparavant dans les études secondaires déjà citées²⁴. Si une quantité non négligeable de ces artistes (et de beaucoup d'autres Français qui ne peignent pas Paris) exposent dans les différentes galeries de New York, trois artistes seulement ont pu y être identifiés avec nommément des scènes de rue parisiennes : E. Manet, J.-F. Raffaëlli et Guisepppe De Nittis (1846-1884).

La même méthode a ensuite été employée pour rechercher les noms de quatorze artistes américains, dont nous avons identifié la moitié dans les sources secondaires et l'autre moitié lors du dépouillement d'articles du *New York Times*²⁵. Le quotidien new-yorkais cite cinq artistes américains avec leurs tableaux de vues de Paris : Hassam, Clarke, Henri, Luks et Dabo.

22. Raffaëlli, Jean-François, «Impressionists», *Scribner's Magazine*, mai 1895, pp. 630-633.

23. Tarbell, «The Charm...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 388.

24. Jean Béraud (1849-1936) ; Gustave Caillebotte (1848-1894) ; Georges-Émile Carette (1854-?) ; Édouard Cortes (1882-1969) ; Edgar Degas (1834-1917) ; Victor-Gabriel Gilbert (1847-1933) ; André Gill (1840-1885) ; Maxime Lalanne (1827-1886) ; Luigi Loir (1845-1916) ; Maximilien Luce (1858-1941) ; Édouard Manet (1832-1883) ; Henri Matisse (1869-1954) ; Maxime Maufra (1861-1918) ; Claude Monet (1840-1926) ; Camille Pissarro (1830-1903) ; Jean-François Raffaëlli (1850-1924) ; Auguste Renoir (1841-1919) ; Georges Seurat (1859-1891) ; Abel Truchet (1857-1918). Dans cette liste de Français, nous incluons deux Européens : Edvard Munch (1863-1944), Norvégien, qui figure ici pour sa peinture de la rue de Rivoli) et Giuseppe de Nittis (1846-1884), Italien, qui est un des grands peintres de l'espace parisien au dix-neuvième siècle.

25. Il s'agit de : Frank Myers Boggs (1855-1926) ; Theodore Earl Butler (1861-1936) ; Thomas Shield Clarke (1860-1920) ; Charles Courtney Curran (1861-1942) ; Theodore Scott Dabo (1877-1928) ; William Glackens (1870-1938) ; Childe Hassam (1859-1935) ; Robert Henri (1865-1929) ; George Benjamin Luks (1867-1933) ; Fernand Harvey Lungren (1859-1932) ; Willard Leroy Metcalf (1853 ou 1858-1925) ; Richard Emil Miller (1875-1943) ; Maurice Brazil Prendergast (1859-1924) ; Henry Ossawa Tanner (1859-1937).

Le nombre total de ces peintures urbaines, aussi bien de production française qu'américaine, est de cinquante environ. Il est probable que ce chiffre soit en réalité plus important. D'une part, quelques petites expositions ne trouvent probablement pas d'écho dans le quotidien ; d'autre part, les articles consacrés aux expositions ne citent certainement pas toujours tous les peintres qui y exposent des tableaux de Paris. Et, finalement, malgré l'absence assez importante des titres des tableaux, on peut pas exclure une présence plus importante de vues de Paris.

Ce chiffre global, même doublé, reste, au regard de la quantité totale des tableaux exposés, un chiffre très faible. Si ce résultat apporte donc la preuve que des vues de Paris sont montrées à New York au public, et que la capitale française connaît cette présence dans la métropole américaine, il faut néanmoins souligner que ces vues de Paris, et plus généralement les vues de toutes les villes, ont une existence pour le moins marginale. Après avoir parcouru environ deux cents articles, publiés de 1885 à 1905, contenant des listes parfois interminables d'œuvres exposées ou vendues, aussi bien à New York qu'à Paris, nous pouvons affirmer que les sujets des tableaux se limitent presque entièrement aux motifs historiques ou religieux, au portrait et au portrait en pied, au paysage et aux vues intérieures. Malgré tout, la petite quantité de vues urbaines nourrit, à une échelle modeste, l'imaginaire parisien des New-Yorkais.

Quelle est la chronologie de cette présence parisienne à New York et que montrent les tableaux ? Dans cette période de vingt ans, il existe une alternance assez étonnante, dans sa clarté et dans sa régularité, de périodes où ne sont exposés que des tableaux urbains de peintres français et celles où les artistes sont exclusivement américains ; cela forme, à partir de 1885, à peu près quatre périodes de cinq ans chacune. Entre 1885-1890 et 1895-1900, les vues de Paris sont d'origine française, sauf en 1898, alors que les deux autres périodes présentent des tableaux de peintres américains²⁶.

Jusqu'en 1889, les vues de Paris sont variées. Il y a celles de Giuseppe De Nittis, *Place de la Concorde* en 1883²⁷ et *Bois de Boulogne – Retour des courses* en 1887²⁸, en plus des tableaux *Le Balcon* et *La gare Saint-Lazare* qui ne sont d'ailleurs pas cités dans les deux longs articles que le *New York Times* consacre à l'exposition des impressionnistes de 1886²⁹.

Les vues de Paris exposées pendant la période de 1889 à 1894 sont, à une exception près, toutes de Childe

26. La liste des œuvres de Hassam exposée à New York (cf. l'étude citée de Weinberg) contredit évidemment cette structure. Néanmoins, nous la maintenons ici, car elle reflète le «rythme» auquel les lecteurs du *New York Times* sont exposés.

27. «The Pedestal Art Loan», *The New York Times*, 16 décembre 1883, p. 5.

28. «Prices of the Pictures ; Second Night of the Stewart Sale ; ...», *The New York Times*, 25 mars 1887, p. 5.

29. «Paintings for Amateurs», *The New York Times*, 10 avril 1886, p. 5 ; et «French Impressionists», *The New York Times*, 28 mai 1886, p. 5.

Hassam. Alors que les journalistes nomment simplement un certain nombre de tableaux «scènes de rues parisiennes», «sous la neige, sous la pluie ou par beau temps»³⁰, quelque fois, ils en nomment aussi les titres. En 1891, Hassam expose *Afternoon Sunlight, Top of Montmartre* et deux autres tableaux urbains qui pourraient également représentés Paris³¹. Début 1893, il expose le tableau *Tow Horses, Street in the Latin Quarter, Paris*³², puis en vend un autre intitulé *Cab Station, Paris*³³, qui sera sélectionnée ensuite pour être exposée à la World's Fair de Chicago³⁴. Et finalement, le peintre américain expose en 1894 une autre vue de Montmartre, intitulée *Street View, Top of Montmartre, Paris*³⁵. Selon notre connaissance, Thomas S. Clarke (1860-1920) est le seul autre artiste de cette période qui expose une vue parisienne : une «vue du Pont Royal depuis l'un des quais»³⁶.

La troisième période, de 1895 à 1899, est de loin la plus riche. Grâce à l'ouverture d'une nouvelle galerie que le marchand d'art et collectionneur français Paul Durand-Ruel installe à New York, il existe maintenant plusieurs grandes expositions monographiques consacrées à de peintres français. Au-delà des expositions que nous connaissons déjà grâce aux différents catalogues raisonnés³⁷, le quotidien new-yorkais nous apprend que 64 œuvres de Jean-François Raffaëlli y sont exposées en 1899³⁸.

Concernant les vues de Paris, l'article sur Raffaëlli est le plus éloquent. Il évoque concrètement quatre tableaux, *Rue du Helder, Notre-Dame, Place de la Concorde* et *La Trinité*³⁹. Avant sa présence chez Durand-Ruel, Raffaëlli avait déjà exposé, en 1895, aux American Art Galleries. À cette occasion, l'article du *New York Times* parle de l'existence de beaucoup de «scènes de rues et de boulevards», «indiquant bien la foule, la vie et le mouvement de la ville gaie», mais n'évoque concrètement que *The Crowded Boulevard*, «une image remarquable»⁴⁰.

Au moins depuis cette première exposition monographique à New York, le nom de Raffaëlli, contrairement à

30. «Society of American Artists», *The New York Times*, 23 mai 1890, p. 4 ; «A Dozen of Painters», *The New York Times*, 14 janvier 1893, p. 5.

31. Ces tableaux sont titrés *Electric Light* et *The Hod Carrier*, cf. «Society of American Artists», *The New York Times*, 26 avril 1891, p. 5. Ce doute existe également pour d'autres tableaux : *Last Light on the Roof* (cf. «A Great Event in Art», *The New York Times*, 15 avril 1893, p. 9), *Sunset in the City* (cf. «The Water-Color Society», *The New York Times*, 3 février 1894, p. 2) et *Dusk* (cf. «A Dazzling Picture Show», *The New York Times*, 11 mars 1894, p. 17).

32. «A Dozen of Painters», *The New York Times*, 14 janvier 1893, p. 5.

33. «Successful Art Sale. Paintings by Americans Bring Good Prices at Auction», *The New York Times*, 18 janvier 1893, p. 2.

34. «Paintings For the Fair. Work Accomplished by the Jury of Selection. ...», *The New York Times*, 29 janvier 1893, p. 16. Compte tenu de l'information donnée par Adelson sur les deux tableaux exposés par Hassam à la World's Fair, on peut se demander s'il n'y a pas ici une confusion entre *Cab Station, Paris*, et *Une averse, rue Bonaparte* qui montre effectivement des cabs.

35. «Group Exhibits of Painting», *The New York Times*, 7 juillet 1894, p. 5.

36. «A Dazzling...», *NYT*, *op. cit.*

37. Pour l'exposition de Monet en 1895, cf. «Paintings by Monet», *The New York Times*, 14 janvier 1895, p. 4. Pour celle de Manet de la même année, cf. «Paintings by Edouard Manet», *The New York Times*, 12 mars 1895, p. 4.

38. «What is Doing in Society», *The New York Times*, 14 novembre 1899, p. 7.

39. *Ibid.*

40. «Work by J. F. Raffaëlli», *The New York Times*, 4 mars 1895, p. 4. Comme pour les autres œuvres citées ici, nous n'avons pas pu trouver une image de cette peinture.

Raffaëlli I : La ville mondaine.

(Raffaëlli, *Champs-Elysées*, c.1892 ;
Raffaëlli, *Invalides*, c.1893 ; Raffaëlli,
Place de la Concorde, c.1892.)



Raffaëlli II : La ville de Notre-Dame.

(Raffaëlli, *Notre-Dame*, 1892 ; Raffaëlli,
Notre-Dame 1896 ou 1899 ; Raffaëlli,
Notre-Dame 1896 ou 1899.)

celui de Monet ou de Manet, est étroitement associé aux scènes de rues parisiennes. L'article de 1899 — qui mentionne d'ailleurs une troisième exposition de 1897 mais dont nous n'avons trouvé aucune trace —, présente Raffaëlli comme étant familier du public new-yorkais et «à son meilleur niveau lorsqu'il dépeint les scènes de rues parisiennes et leurs vie, mouvement et couleur»⁴¹. L'extrait suivant d'un article sur la picturalité de New York, publié en 1896, confirme non seulement cette association évidente de Raffaëlli et d'autres à Paris, mais exprime également le fait que d'autres, comme G. Caillebotte, aujourd'hui si étroitement associés à Paris, ne sont pas cités :

«Pendant ces claires et fraîches journées de juin, on s'étonne plus que jamais qu'aucun artiste n'ait jamais peint New York comme s'il l'aimait, comme Raffaelli et de Nittis et Jean Béraud ont peint Paris.»⁴²

Aux tableaux de peintres français exposés pendant cette période s'ajoutent en 1898 ceux des deux Américains Robert Henri (1865-1929) et Childe Hassam. Henri expose aux Macbeth Galleries «un petit nombre de scènes de boulevards, de rues et de parcs de Paris»⁴³. La comparaison de Henri avec des peintres urbains parisiens est de nouveau l'occasion de confirmer les noms de ceux qui sont le plus liés à Paris :

«Tandis qu'ils manquent de la brillance, de la couleur et de la clarté de l'ambiance que Boldini, de Nittis, Béraud et d'autres peintres de scènes parisiennes confèrent à leur tableaux, les travaux de Henri ont beaucoup d'originalité et de force, et ils sont essentiellement artistiques.»⁴⁴

Quant à Hassam, il montre au sein de l'exposition de l'American Water Color Society à la National Academy of Design deux tableaux de Paris, *Sky and Rooftops – Paris* et *Evening – Paris*⁴⁵.

Le *New York Times* évoque beaucoup aussi les expositions, et notamment les salons, ayant lieu à Paris. Alors que ces articles ne représentent généralement pas d'intérêt pour nous, celui sur l'exposition de 28 tableaux de Pissarro constitue une exception⁴⁶. Dans le quotidien, elle est évoquée dans deux articles paraissant deux journées consécutives⁴⁷. Si chacun exprime le fait qu'il s'agit presque exclusivement de scènes de rues et de boulevards sous les différents effets des saisons, l'un des deux explique en détail la méthode et le sujet, et donne aussi un commentaire sur l'avenue de l'Opéra :

41. «What is Doing...», *NYT*, *op. cit.*

42. «New-York at Sunset in June», *The New York Times*, 19 juin 1896, p. 6. Déjà fin 1891, à l'occasion du Salon du Champ de Mars à Paris, Béraud fait l'objet d'un long article sur l'homme et son œuvre : «[...] jusqu'à ce que chacun veuille un Béraud. Cela signifie une scène de rue, en règle générale [...]», cf. «Art at the Champ de Mars. Jean Béraud's Former Work and Work in Hand», *The New York Times*, 21 décembre 1891, p. 9.

43. «Art and Artists. Notes of the Week», *The New York Times*, 1er janvier 1898, p. RBA 6. L'article ne donne pas le détail des tableaux.

44. *Ibid.*

45. «The Week in the Art World. An Excess of Incidents», *The New York Times*, 12 février 1898, p. BR 98 ; et «In the Art World. News of Studio and Gallery», *The New York Times*, 19 février 1898, p. BR 124.

46. «The Week in the Art World», *The New York Times*, 18 juin 1898, p. BR 401, et «In the French Capital», *The New York Times*, 19 juin 1898, p. 19.

47. *Ibid.*

Cafés et boulevards.

(Henri, *Coin rue Paris*, 1896 ; Henri, *Café à Montparnasse*, 1896.)



«Depuis une fenêtre de la place de l'Opéra [sic], le peintre a observé et reproduit avec une fidélité étonnante les phases variables de lumière et d'ambiance produites sur le cadre de l'avenue de l'Opéra. L'avenue de l'Opéra n'est pas en soi une voie fascinante, mais sa perspective, fermée par le dôme de l'Académie nationale de musique, est imposante, et se prête extraordinairement bien au but du peintre.»⁴⁸

Childe Hassam ouvre également la dernière phase de 1900 à 1904 (et un peu au-delà) pendant laquelle le *New York Times* n'indique aucun tableau urbain de peintres français exposés à New York. En 1900, le peintre américain montre, cette fois-ci dans une exposition monographique aux Macbeth Galleries, 27 dessins dont les «sujets sont principalement les rues de New York, de Londres et de Paris» et dont «peu possèdent une réelle valeur quelconque»⁴⁹. De nouveau, le titre des tableaux n'est pas donné. À la même galerie, en 1902, une exposition monographique d'œuvres de Henri montre 17 tableaux de paysages et de scènes urbaines de New York et de Paris dont un seul, *The City Island*, est nommé :

««The City Island» est un paysage urbain idéal du cœur de Paris, le pont suggérant un des ponts sur la Seine, les tours rappelant, plus que reproduisant littéralement, les deux tours de Notre-Dame.»⁵⁰

Au-delà de 1902, le quotidien cite ponctuellement quelques tableaux urbains exposés. En 1904, dans une exposition de six impressionnistes américains au Arts Club de New York, George B. Luks (1867-1933) expose *Café de Versailles, Paris* :

«Le «Café de Versailles, Paris», avec sa paire d'hommes ignobles à table au premier plan et deux jeunes filles [...] juste derrière, est bien fait plutôt qu'impressionnant. C'est un nocturne de la vie parisienne, montrant quatre personnes que l'on n'aimerait pas forcément rencontrer.»⁵¹

L'année suivante, nous apprenons que deux vues urbaines de Paris, de nouveau de Hassam, sont exposées à la Montross Gallery⁵², avant la présentation, quelques mois plus tard à la Modern Gallery, de deux tableaux de

48. «In the French...», *NYT*, *op. cit.*

49. «The Week in Art», *The New York Times*, 13 janvier 1900, p. BR 9.

50. «Pictures by Robert Henri. A Painter of Storm Clouds, Landscapes, and Townscapes», *The New York Times*, 9 avril 1902, p. 8.

51. «Six Impressionistes. Startling Works by Red-Hot American Painters», *The New York Times*, 20 janvier 1904, p. 9.

52. «A Pointillist's Paintings», *The New York Times*, 27 décembre 1905, p. 8.

Theodore Scott Dabo (1877-1928), *Petit Pont, Paris – Night* et *Tour St. Jacques, Paris – Rain*⁵³.

Cette analyse montre que le Paris des peintres n'est pas d'abord celui de la représentation. Les sujets, et surtout les vues, sont plus pittoresques que monumentales. Si le Paris monumental apparaît un peu plus à partir de 1897, le Paris pittoresque, le Vieux Paris est présent de manière continue.

Il est intéressant de noter que dans les compte-rendus du quotidien new-yorkais, la discussion des tableaux se concentre toujours sur leur valeur artistique. Les journalistes et critiques d'art se posent la question si tel ou tel tableau est de l'art ou non. La vue elle-même est totalement secondaire dans cette discussion.

La nationalité des peintres ne semblent pas influencer les sujets qu'ils choisissent : les toits, les cafés, les boulevards, la vie, les couleurs. Pour le public new-yorkais, ces vues montrent tout simplement Paris dans ses différentes facettes. La vue de la gare Saint-Lazare de Monet en constitue l'exception notable.

53. «Minor Picture Shows. «Airscares» by the Brothers Dabo Recently Opened», *The New York Times*, 25 février 1906, p. 6.

III.2

La World's Fair de Chicago : Paris se présente aux Américains

À la recherche d'autres lieux propices à la diffusion d'images parisiennes, pourquoi ne pas suivre le tableau de Hassam, *Cab Station, Paris*, à Chicago ? Bien que loin de New York, l'exposition universelle de 1893 est visitée par 21 millions de personnes dont de nombreuses de la région new-yorkaise⁵⁴. C'est donc un lieu de diffusion potentiellement massive d'images parisiennes vers New York.

Dans le grand pavillon des Beaux-Arts (Art Galleries), il semble qu'il n'y ait pas d'autres vues parisiennes que celles de Hassam. Quand le *New York Times* demande en 1892 à 29 célèbres artistes français ce qu'il vont exposer à la World's Fair, ce n'est pas tellement l'absence de titre urbain qui surprend, mais qu'il ne nomme aucun des 21 artistes identifiés précédemment comme «urbains»⁵⁵. On peut également constater ce fait concernant les 14 artistes américains installés à Paris et interrogés à ce propos⁵⁶.

Le pavillon de la Ville de Paris

En revanche, nous apprenons par le quotidien new-yorkais, dans un long article sur «la position unique de la France dans l'exposition», que le French Building dans la World's Fair, situé entre les Art Galleries et le lac Michigan et constitué d'un pavillon national et d'un pavillon municipal, contient dans ce dernier des images de la capitale française :

«La colonnade et ses pavillons contiennent une représentation hautement intéressante et instructive «d'institutions» étatiques et municipales, incluant l'organisation de l'instruction publique, d'institutions caritatives, pénales et réformatrices, et de travaux publics, avec de grandes et belles photographies des monuments de Paris, et de

54. Pour le chiffre globale, cf. Klein, Maury ; Kantor, Harvey A., *Prisoners of Progress, American Industrial Cities, 1850-1920*, New York/London, Macmillan/Collier Macmillan, 1976, p. 422.

55. «Foreign Art at the Fair», *The New York Times*, 13 mai 1892, p. 2. Les artistes nommés sont : Bartholdi ; Bertraux ; Rochegrosse ; Robert-Fleury ; Humbert ; Flameng ; Fernier ; Demont-Breton ; Benjamin-Constant ; Aublet ; Blanche ; Courtois ; Damoye ; Lhermitte ; Meissonier ; Besnard ; Le Poittevin ; Debat-Ponsan ; Berne-Bellecour ; Duran ; Colin ; Billotte ; Courant ; Dagnan-Bouveret ; Dauphin ; Delort ; Durst ; Jeannot. Nous pouvons y ajouter qu'aucun des catalogues raisonnés des œuvres de Monet, Manet, Pissarro, Béraud et Caillebotte ne mentionne l'exposition d'un de leurs tableaux urbains à la World's Fair de Chicago.

56. «Pictures For the Big Fair», *The New York Times*, 14 juin 1892, p. 8. Les artistes interrogés sont : McEwen ; Parker ; Wentworth ; Stewart ; Gay ; Mosler ; Pearce ; Moore ; Howe ; Holman ; Harrison ; Weeks ; Partridge ; Bartlett. Si Hassam n'apparaît pas dans cette liste, c'est parce qu'il s'est installé en 1889 à New York, de retour de Paris.

représentations rapides mais très graphiques à huile de scènes parisiennes d'une qualité que la photographie ne peut pas rendre.»⁵⁷

La consultation du catalogue de «L'exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine» révèle que la Ville de Paris y présente 370 documents au total, dont des «vues de Paris moderne» sous forme de 28 tableaux à l'huile et de 14 photographies, placées au sein du Service des promenades, des plantations et de l'éclairage⁵⁸. Cette concentration d'images, dont l'intention est de transmettre une compréhension globale de la capitale française, est très certainement la première exposition, aux États-Unis, exclusivement dédiée à la représentation du Paris moderne.

Il va de soi que seule une partie des visiteurs voient ces représentations. Or, cela représente malgré tout un chiffre très supérieur à l'ensemble des visiteurs des expositions new-yorkaises évoquées précédemment. N'oublions pas non plus que «L'exposition spéciale de la Ville de Paris» est ouverte pendant plusieurs mois, tandis que les expositions new-yorkaises ne sont que d'une durée de quelques jours à quelques semaines. Évidemment, l'effet d'immersion produit sur le visiteur par les 42 images est supérieur à celui produit par les rares vues parisiennes noyées dans les expositions de New York.

Non illustré, le catalogue de l'exposition du pavillon de Paris fournit cependant une liste des images exposées :

«I. Tableaux à l'huile :

- par Pierre-Louis-Léger VAUTHIER, (élève de M. Lalanne) :

- 150. — *Le Boulevard des Italiens*
- 151. — *Le Boulevard et la Porte Saint-Denis — Effets de crépuscule*
- 152. — *Le Marché aux fleurs*
- 153. — *Vue de la Seine au pont d'Austerlitz*
- 154. — *La place de la République*
- 155. — *Les Halles centrales [depuis la rue de Rambuteau]*
- 156. — *L'Avenue du Bois de Boulogne*
- 157. — *L'Avenue de Vincennes*
- 158. — *La Place du Châtelet et le Pont au Change*
- 159. — *Le Jardin des Champs-Élysées*
- 160. — *Le Bassin de la Villette*
- 161. — *Le Jardin du Palais-Royal*
- 162. — *La Place du Théâtre-Français et l'Avenue de l'Opéra*
- 163. — *La Rue de Rivoli*

- par Jules DIDIER, (élève de K. Cogniet et de J. Laurens) :

- 164. — *L'Avenue des Champs-Élysées*
- 165. — *Le Lac Daumesnil*
- 166. — *Le Parc de Montsouris*
- 167. — *La Place de la Bastille*

- par Auguste ALLONGÉ, (élève de K. Cogniet) :

- 168. — *Les Parterres des Tuileries et le Palais du Louvre*
- 169. — *Vue de la Seine au pont Royal*

57. «France at the World's Fair», *The New York Times*, 9 juillet 1893, p. 15.

58. *Exposition internationale de Chicago en 1893, Catalogue de l'exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine*, Paris, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer/Imprimerie Chaix, 1893, pp. 91-93.



Paris s'expose aux Américains

(Clerget, *L'Arc de Triomphe de l'Étoile*, 1893 [ph. M. Bouillot 06/2007] ; Vauthier, *La place de la Concorde*, 1893 ; Vauthier, *Le Boulevard des Italiens*, 1893 ; Vauthier, *La place de la République*, 1893 ; Vauthier, *Le marché aux Fleurs*, 1893 ; Vauthier, *Place du Châtelet*, 1893 ; Vauthier, *Le jardin des Champs-Élysées*, 1893 ; Bochard, *Le lac du Bois de Boulogne*, 1893.)

- par Louis BOCHARD, (élève de Pils) :
 - 170. — *Le Grand Lac du Bois de Boulogne*
- par Gaston JOBBÉ-DUVAL, (élève de Fr. J-D & K. Daubigny)
 - 171. — *Le Quai Debilly*
 - 172. — *Vue perspective du Louvre et des Tuileries*
- par Édouard YARZ :
 - 173. — *Le pont Neuf*
 - 174. — *La place de la Concorde*
- par Hubert CLERGET, (élève de Devosges et Saint-Père) :
 - 175. — *L'Arc de Triomphe de l'Étoile*
- par Émile HOCHEREAU :
 - 176. — *Le Parc des Buttes-Chaumont*
 - 177. — *La Place du Palais-Royal*
- par Édouard DEFAYS (élève d'André) :
 - 178. — *La Place du Parvis-Notre-Dame»⁵⁹*

Puis les photographies dont les auteurs restent anonymes :

- «II. Photographies (par deux dans un châssis) :
 - 179. — *L'Hôtel de Ville de Paris. — L'Église Notre-Dame.*
 - 180. — *Le Panthéon. — Les Invalides.*
 - 181. — *La Fontaine Louvois. — La Fontaine des Innocents.*
 - 182. — *Le Monument de La Fontaine. — La Place d'Anvers.*
 - 183. — *L'Opéra. — Le Palais de l'Institut.*
 - 184. — *Avenue et Fontaine de l'Observatoire. — Le Palais du Luxembourg.*
 - 185. — *La Statue de Danton. — La Statue de Jeanne Darc [sic].»⁶⁰*

La distinction entre peintures et photographies est très nette. Alors que les premières montrent exclusivement, à l'exception des Halles Centrales et de l'Arc de Triomphe, l'espace public urbain — des «scènes parisiennes» — (boulevard, marché, fleuve, place, avenue, jardin, bassin, rue, lac, parc, parterres, quai et pont), les secondes représentent des objets spécifiques (édifice public, sculpture et fontaine). Ce choix semble relativement facile à expliquer. Afin de pouvoir être apprécié dans ses qualités physiques, ces objets artistiques nécessitent la reproduction la plus fidèle possible, donc la photographie. Tandis que l'espace public, dont les qualités principales sont le paysage général, l'animation et le spectacle, demande une interprétation artistique par la peinture. Celle-ci permet de révéler la vie urbaine et ses couleurs, absentes des vues photographiques. En ce sens, les tableaux exposés dans le pavillon de la Ville de Paris suivent la logique des peintres de scènes urbaines précédemment évoqués.

Les photographies n'ont pas été identifiées dans le cadre de ce travail, en revanche, nous avons pu trouver huit des vingt-huit tableaux⁶¹. C'est un corpus restreint mais représentatif qui permet d'étudier la façon dont la Ville de Paris se présente.

59. *Ibid.*, pp. 91-92.

60. *Ibid.*, p. 93.

61. Compte tenu du fait que ces peintres sont aujourd'hui oubliés, la recherche de leurs œuvres s'est avérée être une tâche peu aisée.

Paris, ville modèle pour les États-Unis

La présence frappante d'images urbaines dans le pavillon parisien appartient à la politique générale de représentation de la ville de Paris. À ce titre, elles sont complémentaires et nécessaires à la compréhension des diverses informations administratives, techniques et pratiques données. On pourrait probablement avancer que c'est l'une des toutes premières expositions d'urbanisme et également un outil de propagande pour diffuser son modèle urbain.

À en croire le commentaire suivant du *New York Times*, c'est une mission qui s'accomplit :

«Il n'y a certainement pas d'autre lieu en dehors de Paris où l'on pourrait obtenir une notion aussi frappante et complète de Paris. L'attractivité visuelle de la présentation n'est pas plus marquée que sa dimension instructive quand on l'examine. Dans ses résultats esthétiques et pratiques, la municipalité de Paris est sans doute le modèle pour les villes de notre temps. Les méthodes par lesquelles ces résultats sont obtenus dans tous les départements, sont présentés si lucidement que le système municipal parisien peut être étudié ici de façon plus approfondie et plus satisfaisante qu'il ne serait probablement possible, dans le même temps, à Paris même.»⁶²

Le texte continue en se posant la question de l'emploi possible de cet outil didactique par les villes américaines. On retrouve alors dans le *New York Times* deux aspects maintes fois évoquées à propos de la réception de Paris, en tant qu'exemple d'une part et en tant que moyen de dénonciation des villes américaines d'autre part :

«Notre système municipal actuel, partout aux États-Unis, n'est pas fait pour encourager les spécialistes dans ce département, et les usages de cette démonstration du fonctionnement d'une municipalité modèle sont plutôt de l'ordre du reproche que de l'édification, et ils seront plus intéressants pour les critiques que pour les responsables des départements municipaux. Mais l'exposition ne contient pas seulement beaucoup de munition pour les critiques, mais aussi d'abondantes suggestions pour les fonctionnaires municipaux américains qui pourraient passer du temps à étudier les problèmes pratiques de l'administration municipale.»⁶³

En exposant les documents administratifs et artistiques ensemble, le pavillon de la Ville de Paris crée un lien entre les deux Paris qui sont, dans la plupart des documents de l'époque, distincts en Paris pratique et Paris esthétique et artistique. Il établit pour les visiteurs le lien qui existe entre images, documents techniques et ville pratique modèle.

62. «France at the World's...», *NYT*, *op. cit.*

63. *Ibid.*

Dito à St. Louis

Onze ans plus tard, en 1904, la présence de la Ville de Paris à l'exposition universelle de Saint-Louis (États-Unis) est similaire. Là aussi, il y a une «Exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine». Son catalogue indique 320 documents exposés dont, au total, 28 vues de Paris (contre 42 à Chicago), avec, cette fois-ci, une parité entre le nombre de tableaux et celui des photographies⁶⁴. Alors que les photographies exposées sont strictement les mêmes qu'à Chicago, la liste des peintures — seules des œuvres de Pierre-Louis-Léger Vauthier (1845-1916) sont exposées —, subit des modifications⁶⁵. Quatre de ces vues sont exécutées au fusain et donc nouvelles (*Parc Monceau* ; *Parc de Montsouris* ; *Pont-Neuf* ; *Vue de la Seine*). Parmi les dix tableaux à l'huile, deux seulement ont déjà été montrés à Chicago (*L'Avenue du Bois de Boulogne* et *Rue de Rivoli*). Parmi les huit autres tableaux restants, tous nouveaux, le sujet de cinq avait déjà fait l'objet de tableaux d'autres artistes exposés en 1893 (*Grand lac du Bois de Boulogne* ; *Parc de Montsouris* ; *Quai Debilly* ; *Place de la Bastille* et *Parvis Notre-Dame*). Le fait que la Ville de Paris fasse reproduire par d'autres peintres les mêmes vues illustre bien la continuité de l'image qu'elle souhaite donner d'elle-même.

Notons aussi que la réduction du nombre de tableaux, par rapport à Chicago, se fait au détriment des deux vues de boulevards, de celle du marché aux fleurs, de celles des places de la République et du Châtelet, de celles de la place de la Concorde, du jardin et de l'avenue des Champs-Élysées et de l'Arc de Triomphe et de quelques autres. Par ailleurs, si l'analyse des critères de sélection de la Ville de Paris est intéressante à mener, elle dépasserait toutefois le cadre de cette recherche.

64. *Exposition universelle internationale de Saint-Louis en 1904, Catalogue de l'exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine*, Paris, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer/Imprimerie Chaix, 1904, pp. 35-36.

65. La liste des œuvres non photographiques est donnée comme suit : Peintures à l'huile de Pierre-Louis-Léger VAUTHIER : *L'Avenue du Bois de Boulogne* ; *Grand Lac du Bois de Boulogne* ; *Parc de Montsouris* ; *Jardin des Tuileries* ; *Quai Debilly* ; *Place de la Bastille* ; *Rue de Rivoli* ; *Parvis Notre-Dame* ; *Le Louvre* ; *Les Halles*. Fusains de Pierre-Louis-Léger VAUTHIER : *Parc Monceau* ; *Parc de Montsouris* ; *Pont-Neuf* ; *Vue de la Seine*. Cf. *Ibid.*, p. 35.

III.3

Paris photographié : production artistique et diffusion massive

Les pavillons de la Ville de Paris à Chicago et à Saint-Louis fournissent au public de masse des images temporaires qu'il ne peut emporter que dans sa mémoire. En revanche, dans la période contenue entre les deux expositions universelles, de 1893 à 1904, le perfectionnement dans la reproduction photographique réduit le coût des publications. Par conséquent, plus de personnes sont en mesure d'acquérir des publications illustrées de photographies. Notons au passage que ces reproductions en noir et blanc sont plus proches des originaux que dans le cas des peintures.

Au moins trois types de publications, désormais à un prix abordable pour le grand public, profitent de cette évolution technique. Ce sont les périodiques destinés aux amateurs de photographie (dont le nombre est en forte croissance, notamment depuis le lancement de la caméra manuelle Kodak en 1888), les suppléments illustrés des quotidiens et les albums photographiques, monographies dont l'objectif principal est la diffusion d'images. Que montrent-elles de Paris ?

Paris pictorialiste et Alfred Stieglitz

C'est dans les périodiques spécialisés que les photographes pictorialistes arrivent à publier leurs œuvres.

Le pictorialisme naît vers 1890. C'est le mouvement artistique qui, selon l'historien de la photographie P. C. Bunnell, cherche «à réaliser des photographies poétiques et expressives qui, par leur contenu comme par leur signification, s'apparentaient aux arts traditionnels et, dans certains cas, en étaient issues»⁶⁶. Il vise cependant aussi à faire reconnaître la photographie comme discipline artistique picturale autonome.

Dans le cadre de cette recherche, nous n'avons pas jugé utile de dépouiller systématiquement ces différentes revues américaines. D'abord, parce que ce sont des sources très spécifiques dont la diffusion se limite au milieu photographique. Ceci est d'ailleurs attesté par la rareté de citation dans le *New York Times* de la photographie en général et plus particulièrement artistique. Ce n'est qu'en 1907 que le quotidien évoque une première fois une exposition de Stieglitz et de ses proches⁶⁷, alors que leurs photographies sont régulièrement exposées à

66. Sur le pictorialisme, cf. Bunnell, Peter C., «La photo pictorialiste», 48/14 *La revue du Musée d'Orsay*, no. 19, automne 2004, pp. 58-63. Article originalement publié en 1992 dans *Record of the Art Museum*, Princeton University.

67. «Photo-Secession Exhibition. Remarkable Work by Steichen, White, Seeley, Coburn, and Stieglitz», *The New York Times*, 8 décembre 1907, p. S4.

Stieglitz I : le fleuve et l'émergence.

(Stieglitz, *Eiffel Tower*, 1894.)



New York depuis la fin des années 1890. Ensuite, parce que la photographie pictorialiste, comme la peinture, ne contiennent que peu de motifs urbains. En outre, la photographie pictorialiste, comme la peinture, sont considérés d'abord pour leur qualité artistique et non pour leur sujet.

Par conséquent, nous nous limitons ici au cas d'Alfred Stieglitz, protagoniste du pictorialisme américain, qui a photographié Paris⁶⁸. Stieglitz photographie la capitale française à deux reprises, d'abord lors d'un voyage en Europe en 1894, puis en 1911. Pour le séjour de 1894, les études secondaires permettent d'identifier huit vues dont deux seulement sont prises dans Paris (plus une au Bois de Boulogne), les autres cinq étant des vues prises dans des situations de banlieue, majoritairement peuplées de troupeaux d'animaux. Ce qui démontre une nouvelle fois la faiblesse quantitative du sujet urbain (ce qui changera par la suite avec New York) et que le potentiel pictorialiste de l'image prime sur l'intérêt du sujet⁶⁹. Les deux vues intra-muros s'appellent *A Wet Day on the Boulevard, Paris* et *The Eiffel Tower*, celle du Bois de Boulogne est titrée *Sketching in the Bois*.

Outil formidable de travail, l'étude de Sarah Greenough nous permet de connaître la diffusion de quasiment toute l'œuvre de Stieglitz⁷⁰. Ainsi, il est possible de savoir où ses œuvres, issues du fonds de la National Gallery de Washington, ont été exposées et publiées. Malheureusement, nous n'apprenons rien sur *The Eiffel Tower* qui, étonnamment, ne figure pas dans ce fonds de plus de 1.500 vues. En tant que vue sur verre (*Lantern slide*), c'est une œuvre très peu imprimée, rarement gardée par Stieglitz et peu souvent exposée, sauf sous forme de projection dans les clubs de photographie⁷¹. Dans ce cas-là, nous pouvons en déduire que *The Eiffel Tower* est une œuvre pratiquement inconnue du public. Son intérêt, pour nous, se limite alors à l'intérêt pictural que Stieglitz semble déceler dans la Tour Eiffel placée dans le paysage.

68. Sur Stieglitz et le pictorialisme, cf., par exemple, Hoffman, Katherine, *Stieglitz, A Beginning Light*, New Haven/London, Yale University Press, 2004, pp. 86-88.

69. La seule liste complète de ces vues peut être établie à partir de *Ibid.*, pp. 128-131. C'est également Hoffman qui parle du Bois de Boulogne alors que la vue s'appelle simplement *Sketching in the Bois*.

70. Greenough, Sarah, *Alfred Stieglitz: The Key Set*, 2 vols., New York/Washington D.C., Harry Abrams/National Gallery of Art, 2002.

71. *Ibid.*, vol. 1, p. XVII.



Stieglitz II : le boulevard, un fleuve artificiel.

(*New York Tribune Illustrated Supplement*, 14/05/1899, p. 10.)

Concernant la vue *Sketching in the Bois*, elle n'a jamais quitté l'atelier de Stieglitz⁷², tandis que *A Wet Day on the Boulevard, Paris*, au contraire, figure parmi les œuvres les plus exposées et les plus publiées du photographe⁷³. De 1894 à 1899 (il y a ensuite une pause jusqu'en 1910), cette dernière est exposée quatorze fois en Europe et en Amérique, dont une fois à Brooklyn (1894) et trois fois à New York (deux fois en 1898 et une fois en 1899) dont deux fois au Camera Club. Côté publication, elle paraît treize fois au total, entre 1895 et 1902 (il y a ensuite également une pause jusqu'en 1910), en Autriche, en Allemagne et, à sept reprises, aux États-Unis⁷⁴, dans la plupart des cas au sein de publications consacrées à la photographie.

Parmi ces sept publications américaines, il existe cependant une exception notable. Lorsqu'en 1899, le supplément hebdomadaire illustré du quotidien *New York Tribune* publie un texte sur l'exposition photographique au Camera Club, on choisit pour l'illustrer *A Wet Day on the Boulevard*, avec cinq autres vues choisies parmi un total de 87 images exposées⁷⁵. Le texte, faisant d'ailleurs l'éloge de Stieglitz et de ses efforts pour la photographie artistique, évoque la notoriété de cette image :

«Une des premières et toujours une des meilleures photographies de scènes sous la pluie, faite en 1894, s'appelle «A Wet Day on the Boulevard». Ces deux images [«Winter, Fifth Avenue» ; «A Wet Day on the Boulevard»] ont gagné un grand nombre de prix.»⁷⁶

Cette vue se marque donc par sa qualité artistique et les amateurs la connaissent certainement bien. En

72. *Ibid.*, vol. 1, p. 79.

73. Les listes détaillées se trouvent dans *Ibid.*, vol. 1, pp. 68-69.

74. Greenough donne le détail suivant : 1) *The Photographic Times*, no. 27, décembre 1895, frontispice ; 2) *The Photographic Times*, no. 28:4, avril 1896, p. 167 ; 3) *The American Annual of Photography and Photographic Times Almanac for 1896*, New York, 1895, frontispice ; 4) Adams, Lincoln W. I. (ed.), *Sunlight and Shadow*, New York, 1897, p. 38 ; 5) *The Art Interchange*, no. 34, décembre 1897, p. 136 ; 6) Stieglitz, Alfred, *Picturesque Bits of New York and Other Studies*, New York, 1897, np ; 7) «Photographs from the Camera Club Exhibition», *New-York Tribune*, 14 mai 1899, supplément illustré, p. 10.

75. «Artistic Camera Work», *New-York Tribune Illustrated Supplement*, 14 mai 1899, pp. 10-11.

76. *Ibid.*, p. 11.

revanche, seule sa publication dans le supplément du quotidien permet une diffusion massive. La présence éphémère de cette image dans les foyers new-yorkais (une semaine, en principe) ne nous empêche pas d'y trouver un grand intérêt.

L'image elle-même confirme ce que les différents publics new-yorkais savent déjà sur les boulevards parisiens. D'abord, c'est une large voie sans monument ni nom, mais tout de même suffisamment spécifique. Elle possède de large trottoirs équipés d'arbres, de lampadaires, de bancs et de colonnes d'affichage, le tout étant aligné du côté de la chaussée. Il y a une certaine animation, probablement réduite par la pluie. On y circule en voiture et on s'y promène à pied. Les larges vitres des magasins offrent au passant le spectacle commercial. Stieglitz montre certes tout cela, mais ce qu'il montre avant tout, c'est le sol. C'est en lui que consiste principalement son travail artistique. Il recule au maximum, jusqu'à ce que le sol (et notamment la chaussée) occupe la moitié environ de l'image. La chaussée est en parfait état. L'eau de pluie en révèle cependant de légères irrégularités. Stieglitz joue sur ces reflets, donne à lire une surface souple, peut-être un ciel à l'envers. Tout en se voulant non descriptif, le photographe produit néanmoins un document. Il montre la qualité de l'aménagement de l'espace public parisien. Ainsi, chez Stieglitz, plus que chez les artistes peintres, le Paris de la science pratique de l'espace public et le Paris des artistes se rejoignent.

Or, Stieglitz joue encore un autre rôle. En choisissant de s'installer sur le boulevard des Capucines, il témoigne non seulement de sa propre connaissance et également de son attirance pour ce haut lieu de la vie parisienne, mais il participe à son tour à la construction de l'imaginaire new-yorkais du boulevard parisien. Nous avons vu auparavant que cet espace est très bien connu outre-Atlantique. Stieglitz, en titrant le lieu simplement «boulevard», sans autre indication de nom ni de ville (contrairement à ce qu'il fait pour Venise, Katwyk ou encore les montagnes suisses), confirme la grande familiarité du public américain envers cet espace. Le terme «boulevard» semble indiquer, de façon apparemment évidente, qu'il s'agit là de la capitale française, l'absence de nom précis renforçant par ailleurs l'idée déjà très présente d'un espace type. Il reste que, à l'instar de la plupart des peintures urbaines, *A Wet Day on the Boulevard* n'est pas pris en compte pour son sujet mais pour sa qualité artistique et technique. S'il existe aussi un côté descriptif, il s'agit d'un effet secondaire. Nous ne pouvons pas exclure que d'autres vues photographiques de Paris soient publiées dans des suppléments ou autres revues illustrées. Si l'on extrapole l'exemple de Stieglitz, la part des vues urbaines n'excède probablement pas celle dans la peinture où elle est extrêmement faible⁷⁷.

77. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas entrepris de dépouillement systématique des suppléments illustrés des quotidiens new-yorkais.

Paris pour les masses par Moses King

Pour une grande diffusion à New York d'images plus variées de Paris, il nous paraît plus prometteur de nous tourner vers la photographie descriptive qui enregistre «simplement» le monde. Celle-ci est basée sur ce que Stieglitz a ponctuellement réussi avec le supplément illustré du *New York Tribune*, à savoir une multiplication, et diffusion, par dizaine voire centaine de milliers d'exemplaires. Elle est, par contre, l'opposé du travail de Stieglitz pour lequel l'article du *Tribune* constate :

«Il s'est sans cesse efforcé de faire émerger les possibilités plus nobles [de la photographie], et il a démontré depuis longtemps que l'on ne pourrait pas commettre une plus grande erreur que celle de considérer la caméra simplement comme une bonne machine à copier.»⁷⁸

La critique de l'usage de la photographie comme «machine à copier» vise implicitement les albums de photos. Produits en très grand nombre et à un prix abordable, ce sont des livres ornés de centaines de photographies. C'est le principe sur lequel sont basées les publications de l'Américain Moses King (1853-1909) qui écoule, à partir de 1896, des dizaines de milliers d'exemplaires des différentes éditions de ses *King's Views of New York*⁷⁹. Moses King lance également en 1900 «King's Views», une série de monographies mensuelles illustrées au prix de 25 cents, fait qui semble aujourd'hui oublié⁸⁰. Le deuxième numéro est publié en mai et s'intitule *Paris*. Il a comme sous-titre «La plus belle ville du monde»⁸¹. Cet ouvrage, destiné donc à une réelle diffusion de masse, contient sur 40 pages 144 photographies (entre deux et dix par page) de la ville existante et deux dessins à vol d'oiseau incluant l'aménagement de l'exposition universelle en cours de construction. Quant au nombre de vues et de pages, *King's Views of Paris* ressemble ainsi de très près à la première édition de *King's Views of New York*⁸². Ces deux éditions partagent également le fait de présenter l'ouvrage, sur la page de titre, par un petit texte introductif, et de recouvrir entièrement le reste des pages d'images accompagnées de courts sous-titres.

Là s'arrêtent cependant les similitudes. Le contraste des sujets ne pourrait difficilement être plus marqué.

L'ouvrage sur New York est presque entièrement un catalogue d'architecture (chaque page groupe quatre vues

78. «Artistic...», *New-York Tribune*, *op. cit.*, p. 11.

79. Aussi étonnant que cela paraisse, il n'existe pas, à notre connaissance, une seule étude sur Moses King. La seule source secondaire identifiée, dont nous tirons d'ailleurs les informations sur l'évolution technique et sur les tirages, est le texte A. E. Santaniello qui introduit l'ouvrage reproduisant un certain nombre d'éditions des *King's Views of New York*. Cf. King, Moses, *King's Views of New York, 1896-1915 & Brooklyn, 1905*, introduction par A. E. Santaniello, New York, Arno Press, 1980. Éd. «orig.»: 1974.

80. À titre comparatif, les ouvrages sur New York sont au prix de quelques dollars.

81. King, Moses, *Paris*, no. 2 de la série 'King's Views. Monthly Illustrated Monographs', New York, mai 1900. À l'exception de *Paris*, ces «monographies mensuelles», dont trois autres s'appellent *New York City*, *The Paris Exposition* et *London*, n'existent aujourd'hui dans aucune grande bibliothèque américaine. Le numéro *London* est inexistant aussi bien à la British Library qu'à la bibliothèque de la RIBA à Londres.

82. Les éditions ultérieures des vues de New York, par exemple celles de 1908 et de 1915, sont plus importantes et contiennent maintenant une centaine de pages et environ 400 images.

de bâtiments)⁸³, tandis que celui sur Paris ne réserve que quinze pages environ sur 40 aux édifices, monuments et œuvres d'art. Cette priorité de la rue parisienne sur les édifices apparaît aussi à la vue des premières pages, entièrement réservées aux espaces publics.

La prise de vue d'espaces publics est d'ailleurs aussi le seul aspect que King partage avec Stieglitz. Alors que la vue de Stieglitz du boulevard des Capucines est sa photographie unique de Paris (si l'on exclut donc *The Eiffel Tower*), l'album de King en fournit un grand nombre. Autre différence : les photos de King ont une mission purement descriptive. Ne possédant elles-mêmes aucune prétention artistique (ce qui pourrait expliquer leur manque de présence dans l'historiographie), elles mettent cependant en valeur le côté artistique de Paris. Contrairement aux photographies exposées dans le pavillon de la Ville de Paris en 1893, chez King s'applique cette idée non seulement à ce qui est *a priori* considéré comme artistique (édifice, fontaine, sculpture), mais plus généralement aux espaces publics. Ceux-ci, représentés habituellement par des artistes (peintres, illustrateurs ou photographes), sont montrés maintenant de façon fidèle.

Bien que King photographie les espaces publics, il serait exagéré d'affirmer qu'il les considère comme des œuvres d'art : ce sont pour lui d'abord des curiosités touristiques. Après tout, ne trouvons-nous pas avec cet album devant une collection de cartes postales de la capitale⁸⁴ ? En tout cas, cet album joue plusieurs rôles liés au monde du voyage. D'abord, il permet de voyager à ceux qui n'en ont pas l'occasion. Ensuite, c'est un outil pour ceux qui traversent effectivement l'Atlantique. Car il complète parfaitement le guide *Paris* de Baedeker qui, lui, déborde d'informations textuelles très détaillées, mais qui ne contient que des cartes de Paris et des plans d'édifices⁸⁵. Puis, c'est aussi un album de souvenir à regarder après le voyage.

Les commentaires succincts sous les photos confirment la visée grand public et touristique de l'ouvrage. Rarement descriptifs de la scène photographiée, ils évoquent plutôt des aspects historiques, parfois des éléments peu ou pas visibles (souvent les statues) ou encore la qualité des magasins et des vitrines. Leur ton est assez technique, et c'est seulement à quelques occasions qu'ils laissent entrevoir un avis. Les éloges le plus grandes se trouvent sur la page de titre dans le texte signé Henri Pene du Bois, d'abord :

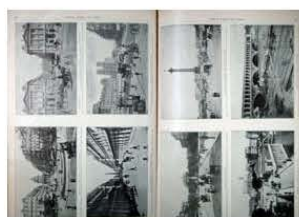
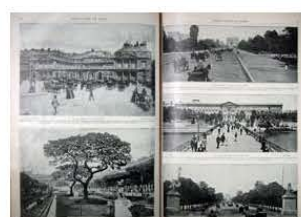
«L'INCOMPARABLE PARIS.

Paris est le plus beau lieu du monde. Là *[[there]]*, l'architecture royale du Louvre, Notre-Dame en dentelle noire, les lignes sévères du Palais de Justice, des tours pleines de mâts (sic), de gargouilles et de très anciens visages, forment un spectacle incomparable. Là, toutes les pierres ont une voix. Elles parlent de la vieille France ; elles racontent des

83. Les seules espaces publics faisant l'objet de vues sont Union Square, Madison Square et Wall Street.

84. À ce sujet, mentionnons que la carte postale photographique existe à ce moment-là en France depuis quatre ans (1896). Cf. Neudin, Gérard et Joëlle, *Les cartes postales*, Rennes, Ouest France, 1982, p. 7.

85. L'utilisation du Baedeker par les touristes américains est évoquée dans Insley, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 493. Concernant les informations du guide Baedeker, nous nous appuyons sur l'édition française, Baedeker, *Paris...*, *op. cit.*



(King, Moses, *Paris*, no. 2 de la série 'King's Views. Monthly Illustrated Monographs', New York, mai 1900.)



Le Paris de la vie moderne.

(King, Moses, *Paris*, no. 2 de la série 'King's Views. Monthly Illustrated Monographs', New York, mai 1900.)

histoires du temps de Saint Louis, des rois Valois, de Henri IV et de Louis XIV.

[...] Les Parisii avaient leur capitale ici, qu'ils ont appelée Lutetia. Comme résidence, Julian l'a préféré plutôt que Rome. Si la Grande-Bretagne avait conquis la France — après Crecy, Poitiers et Agincourt — Paris, et non Londres, aurait été la capitale de la Grande-Bretagne.

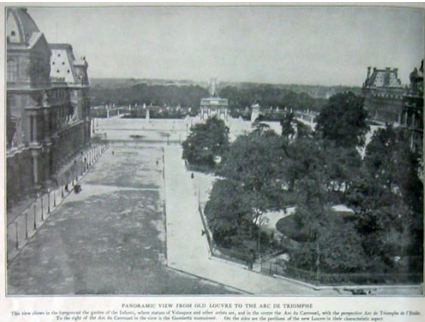
Toute l'Europe avait Paris à cœur et dans ses visions d'enchantement depuis que Clovis avait tué un soldat pour avoir volé un vase. Au temps moderne, toute l'Asie et tout l'Afrique ont toujours appelé tous les étrangers des Francs à cause de Paris. Et les hommes et les femmes de Paris n'ont apparemment pas d'autre but dans leurs jours et nuits de labeur que d'éduquer et de polir Paris, pourqu'il demeurera toujours gracieux comme un lis et coloré comme une rose — le lis et la rose étant les symboles de leur foi artistique.»⁸⁶

Puis dans le texte qui accompagne la photographie prise depuis les combles de l'église Saint Gervais :

«VUE À VOL D'OISEAU DE LA PREMIÈRE VILLE

La Seine, avec ses ponts, la courbe de la Cité, où se trouvent la cathédrale, les écoles [sic] et le quartier latin [sic]. Ici, la perspective étudiée des bâtiments a été saisie avec talent par la caméra. Les œuvres de Zola contiennent plusieurs descriptions de ce panorama qui n'a pas d'égal ailleurs. Il l'a peint en mots. Il a été reproduit comme spectacle

86. King, *Paris...*, *op. cit.*, p. 1.



Le Paris de la mise en scène urbaine.

(King, Moses, *Paris*, no. 2 de la série 'King's Views. Monthly Illustrated Monographs', New York, mai 1900.)

étonnant dans les peintures des impressionnistes.»⁸⁷

À travers ces textes, la page de titre, à elle seule, fait penser à un certain nombre d'idées rencontrées dans les revues littéraires. Paris est un spectacle, la capitale du monde occidental et une ville soignée par ses habitants.

Au-delà de cette première page, l'analyse des 144 légendes ne dévoile que rarement des avis clairement positifs sur Paris. Seulement douze légendes en contiennent. Cela concerne dix fois les constructions, une fois les statues et une fois une rue. Voici des extraits des quelques légendes concernées : «Le jardin des Tuileries possède une quantité de belles statues»⁸⁸ ; «le nouvel [Hôtel de Ville] est plus grand et beaucoup plus beau par sa décoration [que l'ancien]»⁸⁹ ; l'escalier de l'Opéra est «le chef d'œuvre de l'architecte»⁹⁰, tout comme la colonnade du Louvre est le «chef d'œuvre de Perrault»⁹¹ ; le boulevard des Italiens «est bordé d'élégants

87. *Ibid.*

88. *Ibid.*, p. 5.

89. *Ibid.*, p. 7.

90. *Ibid.*, p. 12.

91. *Ibid.*, p. 24.

bâtiments»⁹², «l'avenue de l'Opéra est bordée de beaux magasins et appartements»⁹³, «la rue Castiglione est bordée de magnifiques bâtiments avec arcades»⁹⁴ et sur le boulevard Haussmann «se trouvent de beaux immeubles résidentiels ainsi que de beaux magasins»⁹⁵.

Après la lecture du titre de l'ouvrage et du texte introductif, il n'y a plus de doute possible quant à la beauté et l'importance de Paris. Ce qui est étonnant, c'est la façon dont King répartit les louanges. À trois reprises seulement, elles sont adressées à des édifices publics remarquables (Opéra, Halles centrales, Louvre), tandis que l'architecture anonyme des immeubles accompagnants récolte au moins autant de commentaires. Ceci dit, King prononce les termes «magnifiques bâtiments» de la même façon que les termes «beaux magasins» et «beaux appartements». C'est autant une question d'architecture qu'une question d'esthétique de toutes les parties.

Alors que King emploie seulement à propos de la rue de la Chaussée d'Antin les mots «belle rue» (sans citer les immeubles, magasins ou appartements), l'axe avenue des Champs-Élysées-Arc de Triomphe, photographié à trois reprises et distillé de façon régulière dans l'ouvrage, est accompagné de textes sans enthousiasme et d'informations secondaires⁹⁶.

Cela n'est-il pas, d'un côté, une méthode consistant à dévoiler par la légende ce qui est peu ou pas visible sur l'image et, d'un autre, à informer ? Par exemple, quand les arbres sur la photographie du boulevard des Italiens cachent les immeubles, la légende évoque les «élégants bâtiments», ce que King ne fait jamais à propos d'autres boulevards où les immeubles sont bien visibles⁹⁷. Et quand les immeubles sont visibles, par exemple dans la vue de l'avenue de l'Opéra, la légende parle des «beaux magasins et appartements»⁹⁸.

Cela n'est-il pas également une façon de montrer au lecteur ce qui *a priori* ne paraît pas être beau ? C'est-à-dire, pourquoi parler de la beauté de l'avenue des Champs-Élysées ou de la rue Royale, alors qu'elle est évidente pour tout lecteur américain ? En revanche, il est imaginable que la photographie du boulevard Haussmann et surtout celle du boulevard des Italiens, montrant une végétation engloutissant les immeubles, nécessite une certaine insistance de King sur leur intérêt esthétique et d'usage. En montrant que les grandes voies non monumentales de Paris cachent derrière leur apparence peu spectaculaire des richesses certaines concernant la vie des gens, l'ouvrage de King rejoint le contenu des articles de revues littéraires.

92. *Ibid.*, p. 5.

93. *Ibid.*, p. 13.

94. *Ibid.*, p. 22.

95. *Ibid.*, p. 28.

96. *Ibid.*, pp. 10, 17, 29.

97. *Ibid.*, p. 5.

98. *Ibid.*, p. 13.

Si l'on se tient strictement aux images d'espaces urbains (c'est-à-dire pas seulement à celles des édifices et des œuvres d'art), il y a un équilibre numérique entre les photographies de voies non monumentales et celles montrant des mises en scène de monuments ou édifices publics (une douzaine de vues pour chaque catégorie).

En outre, il y a cinq vues de places, autant de vues de ponts et deux vues de jardins.

Le premier groupe est principalement constitué des différentes sections des grands boulevards (Madeleine, Capucines, Italiens, Montmartre, Saint-Martin) et d'un «nouveau» boulevard (Hausmann). Ce groupe est complété par le quai du Louvre, la rue de Rivoli et la rue Lafayette⁹⁹. Le second groupe contient trois prises de vues de l'axe Tuileries-Arc de Triomphe, des vues des avenues du Bois de Boulogne et de l'Opéra, et également des rues Soufflot, Castiglione, Royale et de la Chaussée d'Antin, ainsi que du quai Saint-Michel dominé par Notre-Dame.

Ces deux groupes, pareil en nombre, se distinguent cependant par leur position dans l'ouvrage. Les voies non monumentales se trouvent au début puis, à quelques exceptions près, plus tard, entre les pages 25 et 30. Les voies monumentales, auxquelles on peut inclure les places homonymes n'apparaissent qu'à partir de la page 4, puis 10, 11, 13 et 17. Cela montre bien que King ne souhaite pas montrer la beauté de la «plus belle ville du monde» d'abord par ses prises de vue des compositions monumentales, mais par celles montrant un paysage général de grands et généreux espaces urbains.

La position des images dans l'ouvrage a cependant une autre incidence sur l'importance visuelle des différents types d'espaces. Plus on avance dans les pages, plus le nombre de vues augmente globalement mais de façon irrégulière, de deux à dix par pages. Les espaces que nous appelons monumentaux n'occupent que quatre grandes photographies parmi les 26. Les 22 autres sont réparties comme suit : une vue de jardin (Palais-Royal) ; deux vues dans l'axe de ponts ; deux vues dans l'axe de la Seine ; sept grands édifices publics ; et, finalement, dix vues de voies non monumentales. Ce sont ces dernières qui dominent clairement le paysage parisien de Moses King.

99. *Ibid.*, pp. 2, 3, 4, 5, 9, 13, 18, 24, 25, 26, 28 (2x).

Conclusion

Jusqu'ici, nous avons surtout montré la réception d'images mentales et graphiques de Paris existants dans la sphère publique de New York. L'admiration est énorme devant la science et l'esthétique du spectacle de la ville et de la vie moderne de la capitale française. Nombreuses et variées sont les images parisiennes qui circulent. Celles-ci décrivent, d'abord, un modèle d'ingénierie municipale qui augmente la qualité fonctionnelle et hygiénique de la ville. Ensuite, les différents objets et les paysages variés de la capitale sont considérés comme artistiques, la ville vue en toute part comme un sujet d'art, tous les regards artistiques modernes se portant sur elle. Quant aux Parisiens, les observateurs américains leur attribuent un talent inégalé pour les choses d'art, tandis que les grands artistes, leurs ateliers ou écoles, sont bien connus et attirent les jeunes Américains ayant les moyens d'étudier à Paris. La «plus belle ville du monde» — pour Moses King et pour bien d'autres —, est pour New York la référence principale dans la question de la métropole moderne artistique.

Un grand nombre de sources graphiques se présente aux New-Yorkais qui n'ont pas l'occasion de voir Paris de leurs propres yeux et à ceux qui souhaitent le revoir chez eux. Alors que les tableaux urbains de Paris exposés à New York sont faibles en nombre, les illustrations d'articles de revues et un nombre croissant de photographies, facilement accessibles grâce aux publications de masse, peuvent leur donner de nombreuses impressions. Il ne peut y avoir de doute sur une connaissance très large des caractéristiques principales de l'espace urbain parisien à New York, la Ville de Paris y contribuant elle-même lors des expositions universelles.

Or, il faut souligner que la beauté de la ville n'est qu'un aspect intéressant parmi d'autres dans le contexte de Paris et, en plus de l'ingénierie municipale et du plan des rues, il y en a au moins deux autres qui la dépassent. D'abord, les observateurs américains sont frappés par la modernité de la vie urbaine parisienne. Les espaces qui y sont liés reçoivent une attention toute particulière. Ainsi, bien que le Paris monumental ne soit pas absent des reportages et articles, c'est surtout le type de la grande voie non monumentale, notamment les boulevards, qui attirent l'attention. Ceux-ci ne sont jamais traités en fonction de leur beauté, mais en fonction de leur cohérence avec la vie moderne publique : circulation forte, petits équipements commerciaux, mobilier, terrasse, rez-de-chaussée animés, trottoirs larges, adoucissement de la chaleur et de l'apparence de l'architecture par le feuillage, propreté, qualité des surfaces, etc. C'est à la fois une voie de circulation importante, un salon cosmopolite définissant le centre du monde et un théâtre social d'une intensité et d'une variété rares. Certains boulevards sont décrits comme les «voies modernes parfaites». On perçoit ces «monuments» non

architecturaux comme produisant une culture urbaine spécifique dont l'intérêt et la force d'attraction sont confirmés par les nombreuses œuvres graphiques et artistiques qui leur sont dédiées.

Le deuxième aspect dépassant en importance la question de la beauté est celui de la signification politique de l'espace urbain de Paris. Les différents auteurs new-yorkais ne nient pas, bien sûr, la nature autocratique des transformations haussmanniennes. Ils y voient cependant un caractère démocratique dans le fait que toute la population peut profiter des améliorations. La continuation des travaux sous la Troisième République, selon le même projet d'ensemble, sert aux New-Yorkais de preuve à cette interprétation. La modernisation de Paris paraît d'autant plus enviable aux Américains qu'elle arrive à combiner modernité et représentation du pouvoir républicain ; c'est à la fois la vie moderne et la vie représentative. On comprend mieux que l'Amérique regarde cette seule grande capitale démocratique de l'Europe avec une attention toute particulière. La capitale française lui démontre qu'elle peut unir, dans une même expression physique urbaine, démocratie, pouvoir, beauté, progrès et science.

Aussi, les transformations du Second Empire et de l'époque suivante sont interprétées comme la suite naturelle de la révolution française. Les démolitions, par exemple de vieilles structures ecclésiastiques, symbolisent pour les Américains la libération de l'Ancien Régime. Pourquoi les regretter ? D'autant plus que le résultat est salué comme supérieur à tout point de vue et qu'il existe encore suffisamment d'exemples du vieux Paris.

C'est dans la combinaison de la modernité et de l'importance historique que Paris est vu comme la capitale «du monde» ou «de la civilisation». Cela n'inclut pas seulement la question de la beauté et de la science, mais aussi de la politique, d'autant plus que la démocratie est perçue en Amérique comme le but de l'évolution de l'humanité.

Sans tenir compte de leur propres contradictions, les observateurs new-yorkais, saluant les efforts parisiens de «*slum clearance*», ne se soucient guère du déplacement des classes populaires vers des quartiers plus éloignés du centre. Tout cela ne gêne aucun Américain, vu que le despotisme parisien du Second Empire est, *in fine*, au service de l'argent. Une ville rentable, parce qu'attractive pour les affaires, les touristes et les habitants, doit plaire même aux New-Yorkais pour qui l'argument principal est l'économie.

Dans ce regard new-yorkais sur Paris s'adjoint également la capitale britannique. En reprenant ou en présentant des textes anglais consacrés à Paris, articles issus de journaux londoniens et monographies, le *New York Times* fait preuve d'un intérêt pour l'opinion d'outre-Manche, et, dans le cas des compte-rendus de monographies, il stimule la diffusion de cette opinion en Amérique.

Mais, surtout, les réactions venues de Londres conduisent les New-Yorkais à afficher une position spécifique vis-à-vis de Paris. Non seulement ridiculise-t-on les lamentations anglaises concernant la destruction des trésors

architecturaux parisiens et le déplacement des classes populaires, mais on se permet également de montrer du doigt la jalousie londonienne due à l'absence d'un Haussmann qui mettrait en ordre une capitale dont le niveau architectural et urbanistique est jugé tout aussi faible que celui de New York.

Puisque Londres est la plus grande ville du monde et les liens économiques et culturels avec l'Amérique sont forts, on sent un certain besoin, de la part des New-Yorkais, de l'inclure dans leurs regards sur Paris. Or, l'utilité de la capitale britannique en matière d'aménagement urbain se limite pour les observateurs new-yorkais à servir de contre-exemple et d'avertissement, tandis que Paris, modèle admiré, nourrit leur autocritique et leur ambition.

Tout au long de cette première partie, nous avons vu que les évocations de Paris offrent l'occasion, pour les New-Yorkais, d'exprimer une critique envers leur propre ville. Parfois, notamment dans certains articles du *New York Times* et dans la série d'Albert Shaw, ces évocations sont même motivées par le souhait de critiquer la métropole américaine et, selon les textes, parfois les villes américaines.

Dans le *New York Times*, la critique envers la métropole américaine, formulée dans les articles sur Paris, concerne avant tout la mauvaise qualité de l'ingénierie municipale, c'est-à-dire le fonctionnement et la gestion des réseaux ainsi que la construction et l'entretien de l'espace public, éclairage inclus. Si d'autres critiques, comme celle qui vise le plan des rues new-yorkais et l'incapacité de remédier à ses défauts, cessent d'être citées dans le contexte parisien au-delà de 1877, la critique envers l'ingénierie municipale y est continue. Dès 1869 et au moins jusqu'en 1893, on la rencontre régulièrement. Bien que les revues littéraires ne s'intéressent pas principalement à cet aspect de la ville, la critique de l'ingénierie municipale n'y est pas absente. On reproche à l'administration de considérer la rue comme simple voie de transit, ce qui explique sa mauvaise apparence. On lui reproche aussi de négliger les rues des quartiers pauvres. Les habitants sont blâmés pour ne pas traiter les rues avec le même respect que leur intérieur. Par conséquent, la rue n'invite pas au séjour, et l'idée même de s'installer sur un trottoir est saugrenue.

Les raisons de la critique que le quotidien fait sur ce point sont d'ordre plus pratiques tout en étant proches. Il s'agit de dénoncer les mauvaises conditions sanitaires et leur double conséquence, pour la population d'une part et pour la présence de visiteurs d'autre part. Ayant perçu comment Paris réussit à s'enrichir grâce aux nombreux visiteurs, on regrette que l'absence de propreté et d'hygiène ainsi que le mauvais pavage retiennent les visiteurs potentiels, empêchant New York de devenir le centre de plaisir et de commerce du continent américain et provoquant ainsi un manque à gagner pour la ville en général.

La critique envers le *municipal housekeeping* new-yorkais n'est cependant pas seulement motivée par le

besoin d'hygiène et par le désir de pouvoir marcher, ou rouler, convenablement. Elle l'est aussi par la laideur qui résulte du manque de soin pratique d'une part et du manque de soin esthétique des objets d'autre part. Exprimée principalement dans les revues, l'accusation de l'apparence de New York inclut un autre volet dont l'administration municipale n'est que partiellement responsable, à savoir l'architecture. De manière générale, celle-ci est «affreuse», le manque de talents regretté. Plus spécifiquement, les façades soit ne disent rien, soit sont trop bavardes. Dans l'ensemble, la variété des couleurs des édifices, l'irrégularité de la ligne de corniche et les violents contrastes dans les hauteurs produisent une agitation que l'on condamne. Autant qu'à l'esthétique et au goût *per se*, cette critique s'adresse également au décalage important qui existe entre la qualité architecturale et le «destin» de métropole mondiale de New York, à l'apparence de la ville qui n'est pas à la hauteur de son ambition. On accuse les New-Yorkais de voir la grandeur de la ville comme un mérite qui remplacerait tous les autres, alors qu'elle devrait trouver une expression architecturale propre à elle-même. A la question esthétique se mêlent des questions d'attractivité et de représentation.

En regardant Paris, les New-Yorkais ne se rendent pas seulement compte de l'image regrettable qu'offre leur propre ville. Mais, dans l'espace urbain de la capitale française dans lequel ils voient le plus haut degré de civilisation, ils rencontrent également le modèle dont ils pensent que New York devrait s'inspirer pour atteindre la première place parmi les villes mondiales.

Deuxième partie

New York transformé

Introduction

En analysant le regard des New-Yorkais sur Paris, notre première partie a mis en évidence une grande admiration, exprimée à maints niveaux, pour la capitale française en général et pour sa modernisation pendant et après le Second Empire. Ce regard se tourne sans cesse vers New York qui met ainsi en place son autocritique et son ambition.

Dans cette deuxième partie, nous tenterons de démontrer les importantes conséquences de cette admiration sur l'aménagement urbain, l'espace public, l'art et la civilisation urbaine de New York, en quelque sorte la présence de la capitale française dans les différents processus de transformations de la métropole américaine. Pour cela, nous nous intéressons maintenant au regard des New-Yorkais sur leur propre ville, dans la période de 1890 à 1910 ; un regard qui, selon notre hypothèse, se réfère constamment, mais plus ou moins explicitement, à Paris.

S'il inclut l'observation critique, le terme «regard» doit être élargi ici aux débats et projets qui en sont la conséquence, c'est-à-dire aux tentatives d'améliorer le fonctionnement, l'aménagement et l'image générale de New York. C'est avant tout un regard de professionnels — dont les débuts urbanistiques s'organiseraient autour de 1890¹ —, qui cherchent à apporter à leur ville des éléments considérés comme nécessaires à une société urbaine civilisée.

Cette nécessité, ressentie par certains comme une urgence, est provoquée par le décalage grandissant entre deux réalités : celle d'un modèle étranger resplendissant et une réalité presque entièrement forgée par des forces économiques privées. Malgré la richesse et la dimension de la ville, la situation architecturale et urbaine est de plus en plus considérée comme inadéquate. Dans son étude sur l'urbanisme américain, M. C. Boyer évoque un sentiment d'infériorité chez les New-Yorkais, habitants d'une ville «où tout a été sacrifié sur l'autel de l'industrie et de l'acquisition de capitaux»².

Comme mentionné précédemment, le sentiment de «provincialisme» culturel s'aggrave d'abord en 1890 avec l'attribution de la World's Fair de 1893 à Chicago ; puis, en 1898, avec deux événements politiques majeurs qui font de cette année une année charnière pour les États-Unis et pour New York.

1. Kantor, *Modern Urban Planning...*, *op. cit.*

2. Boyer, *Dreaming ...*, *op. cit.*, p. 43.

Tout d'abord, c'est l'émergence des Etats-Unis comme puissance impérialiste à l'échelle mondiale. A l'annexion de Hawaii, s'ajoute le traité de Paris, signé avec l'Espagne vaincue qui cède alors aux Américains l'occupation à la fois des Philippines, de Cuba, et de Porto Rico. L'expansion dans ces nouveaux marchés permet aux Etats-Unis de garder une conjoncture économique favorable, ce qui a des répercussions directes sur New York, la capitale commerciale où résident les sièges sociaux des entreprises faisant fortune à l'ouest du pays et dans les régions d'outre-mer.

Puis, c'est la mise en place du Greater New York, le 1er janvier 1898, par la mise en commun des counties de New York (Manhattan), de Kings (Brooklyn), de Richmond (Staten Island), de Queens, et d'une partie du Westchester County (Bronx). New York, la ville de plus en plus dominante d'un pays de plus en plus puissant, ne possède pas, selon l'opinion publique, les espaces nécessaires à la représentation collective et à la compétition internationale entre villes mondiales. En 1890, le *Real Estate Record* exprime le sentiment suivant :

«New York manque totalement en tout ce qui distingue une grande métropole. Ses travaux publics municipaux et équipements publics seraient une disgrâce pour une ville de second rang. Du point de vue architectural, sauf pour les constructions de bureaux, son travail est inférieur, sans goût et vulgaire, et son gouvernement inefficace et extravagant.»³

Dans le chapitre IV, titré «Monumentaliser New York», nous analysons le rôle que Paris joue dans la quête d'une représentation urbaine du pouvoir, de la richesse et de la culture new-yorkaise : faut-il garder le souci d'embellissement de la ville avec les valeurs des autres métropoles, se munir de leurs dispositifs et rester en quelque sorte importateur ? Ou bien faut-il transférer ce pouvoir économique et financier en une conscience de soi plus forte, afin de couper la dépendance avec l'Europe et faire face à une réalité new-yorkaise non redevable au Vieux Continent et à ses idéaux ? New York veut-elle être la dernière métropole européenne ou la première métropole américaine ? Rivaliser avec Paris à l'européenne ou à l'américaine ?

Selon Robert Stern, l'effort officiel, en tout cas concernant l'architecture, tendrait vers le Vieux monde. Comme ces auteurs écrivent dans *New York 1880*, les protagonistes de la World's Fair, principalement établis à New York, tentent à leur retour de Chicago de «reconstruire» leur propre ville selon les idéaux classiques de la Fair. A la fin du dix-neuvième siècle, «l'exotisme architectural» laisserait alors sa place à un «classicisme uniforme» qui «reflète à la fois une nostalgie pour le passé républicain du pays et une confiance dans la destinée de la nation comme le dernier et meilleur espoir pour la civilisation occidentale». Il reflète aussi la croyance que New York pourrait devenir une «*city beautiful*», terme qui est plus généralement adopté à l'époque pour désigner le mouvement américain d'embellissement des villes⁴.

3. *Real Estate Record*, 12 avril 1890, p. 511, cité dans Boyer, *Manhattan Manners ...*, op. cit., p. 20.

4. Stern, *New York 1880*, op. cit., p. 1027.

Or, plutôt que d'essayer d'identifier le rôle de la référence pédagogique parisienne dans la conception des édifices new-yorkais de style *classic revival*, notre objectif est de montrer comment l'enseignement de Paris — l'école d'une part et le Paris monumental d'autre part —, aide les New-Yorkais à s'imaginer des situations urbaines monumentales, dans le sens d'une composition architecturale et urbaine classique, c'est-à-dire axiale, symétrique et avec un rapport hiérarchique clair entre les différents édifices ou monuments et espaces libres.

Dans notre première partie, nous avons montré que la connaissance du Paris monumental est largement assurée par les diverses publications. Quel avantage le fait d'être sur place apporte-t-il ?

Comme Paris exerce sur les jeunes Américains une attraction irrésistible, nous analyserons d'abord les possibles sources parisiennes, les lieux d'inspiration potentielle des architectes et futurs architectes new-yorkais — à savoir l'École des beaux-arts, les expositions universelles et le Paris monumental —, pour leur contenu urbanistique, leur accessibilité, et leur susceptibilité d'exportation à New York.

Il est évident que les étudiants de la section d'architecture à l'École des Beaux-Arts suivent un enseignement qui est avant tout dédié à la conception de bâtiments. Puisque l'on trouve chez M. C. Boyer le terme de «*Beaux-Arts scheme*», on peut se poser la question de la composition urbaine dans cet enseignement⁵. Cette appellation dérive-t-elle de l'enseignement de l'École ? Les anciens-élèves, une fois de retour à New York, appliquent-ils les techniques de composition architecturale à l'échelle de la ville ? Mais les élèves sont également dans l'espace public parisien et, compte tenu de la réception favorable du Paris monumental, expositions universelles incluses, dans les revues littéraires (cf. la première partie), leur présence *in situ* ne peut que favoriser le pouvoir de séduction déjà existant.

Au lieu de copier ou de refaire la World's Fair de Chicago à New York, nous pensons que les anciens élèves new-yorkais de l'École des beaux-arts ont l'intention de transformer New York en Paris. Si pour eux la réponse à la question du modèle à suivre ne fait aucun doute, il est intéressant tout de même d'étudier les voix qui s'y opposent et le conflit naissant autour de l'identité culturelle de New York. Néanmoins, des projets «à la parisienne» se réalisent, d'autres s'inspirent des dispositifs réalisés à Paris, dans le but de le dépasser. Pour étudier ce débat, nos sources sont principalement les mêmes publications périodiques américaines générales que dans la première partie. *The Architectural Record* permet de connaître la réaction des élèves américains face aux enseignements de Paris. En plus, quelques documents de l'époque permettent aux contemporains d'étudier en détail la structure urbaine de Paris.

5. Boyer, *Manhattan Manners...*, *op. cit.*

Le chapitre V, titré «Haussmanniser New York», vise clairement à distinguer le rôle que joue, à New York, le Paris monumental par rapport à celui du Paris non monumental (anciens et nouveaux boulevards, rues), quotidien, de la vie moderne et, dans une certaine mesure, pittoresque. Même si Haussmann est naturellement aussi l'auteur de situations monumentales comme la place de l'Étoile et l'avenue de l'Opéra, nous utilisons ici le terme «haussmanniser», ou *haussmannizing*, dans le sens des sources américaines de la première partie : un plan d'ensemble radio-concentrique augmentant considérablement l'accessibilité de la ville et la vitesse de connexion entre ses points importants ; la création de grandes voies urbaines ouvrant les quartiers à l'air et au soleil ; une qualité technique, pratique et esthétique de l'aménagement et de l'équipement de l'espace public transformant les voies en salon extérieur ; un paysage architectural horizontal et régulier dans lequel l'immeuble individuel se fond dans une perspective d'îlots ; la construction d'équipements de quartier et d'arrondissement ; un savoir-faire administratif et technique.

Comme l'expliquent, par exemple, les études sur l'urbanisme new-yorkais de Kantor ou de Jackson, les nouvelles problématiques de la fin du dix-neuvième siècle nécessitent un traitement plus global que d'ériger simplement construction d'un monument architectural ou d'un ensemble urbain. Les problèmes à traiter sont la congestion du trafic et des réseaux de transports, la concentration de grands immeubles, le développement incontrôlé du bâti dans certaines parties de Manhattan, le manque chronique d'espaces libres, l'insalubrité des habitations populaires — plus de deux tiers de la population habitent dans des *tenements* qui occupent les parcelles à 90 pour cent⁶ —, la saleté et la laideur générale de la voie publique et, par conséquent, l'image intérieure et extérieure de la ville.

Il existe à New York des tentatives, à une échelle variée, de remédier à ces défauts, notamment le projet de la New York City Improvement Commission dont le rapport final est présenté en 1907. Alors que cet épisode de l'histoire de l'urbanisme new-yorkais est régulièrement relaté dans les études, personne ne s'est encore intéressé aux références mises en œuvre.

Puisque les problèmes urbains de New York touchent principalement aux questions de fonctionnement et de pratique de la ville, pourquoi le New York professionnel de 1890 à 1910 environ ne s'inspirerait-il pas de ce qu'Albert Shaw appelle en 1892 la «ville moderne type» ; une ville pour laquelle les revues littéraires illustrées transmettent au public cultivé new-yorkais une grande admiration, indépendamment de son origine autoritaire ? L'hypothèse de ce chapitre veut montrer que le rôle de Paris dépasse très largement celui de modèle d'embellissement qu'on lui attribue. Le manque de compréhension de la signification de Paris plus

6. Jackson, «The Capital of Capitalism ...», *op. cit.*, pp. 323-330.

généralement et du Paris haussmannien en particulier pour les New-Yorkais de l'époque, semble être à l'origine d'un malentendu qui rapproche l'urbanisme parisien au City Beautiful, mouvement américain d'embellissement des villes.

Au contraire, la grande variété des associations avec Paris faites par les Américains laisse supposer un rôle bien plus important de la capitale française dans la nécessité et le désir de transformer New York en une ville globalement plus civilisée.

Nous analyserons des rapports de voyages officiels, des manuels d'urbanisme, des articles de revues professionnelles, des conférences et compte-rendus de sociétés d'art municipal, des rapports de commissions publiques, les textes d'ingénieurs, etc. Bref, un corpus de recherche qui repose en grande partie sur les documents utilisés habituellement dans les études sur l'urbanisme new-yorkais⁷. Grâce à une nouvelle grille d'analyse, nous tenterons d'ajuster la lecture de l'urbanisme naissant à New York.

Une tension très particulière entre les tentatives d'introduire dans la physionomie de la ville un ordre et une expression européenne, sinon parisienne, et la réalité physique presque entièrement dictée par des forces économiques privées, se fait sentir dans le New York d'autour 1900. A l'exception de quelques monuments et édifices publics, c'est cette réalité qui domine l'apparence globale de la ville, critiquée de toute part.

A côté des projets de transformer la ville physique dans un effort public et collectif, une autre stratégie new-yorkaise consiste à changer de registre esthétique dans le regard sur la ville afin d'y déceler une raison d'être, une identité propre ou même un intérêt artistique, où ils manquaient auparavant. Dans le chapitre VI, titré «Changement de regard sur New York», nous analysons ce regard à la lumière de Paris.

La connaissance de Paris intervient-elle dans cette stratégie de transformation pour New York ? Dans quelle mesure se tourne-t-on vers la capitale française, vénérée pour son paysage ainsi que pour ses diverses constructions et œuvres d'art, et considérée non seulement comme artistique en soi — comme œuvre d'art — mais également comme source d'inspiration pour tout artiste — comme sujet d'art —, sans oublier son école d'art maintes fois nommée «l'école d'art du monde» ?

Le chapitre VI a comme objectif d'identifier le rôle de Paris dans l'élaboration de la stratégie new-yorkaise. Pour cela, il est nécessaire de nous éloigner du monde des professionnels de la ville, du moins de ceux qui planifient et construisent, et de nous rapprocher de ceux qui forment New York par leur regard, c'est-à-dire les artistes et

7. Par exemple l'étude de Kantor citée précédemment.

les observateurs de la ville physique qui sont souvent des critiques d'art.

L'acceptation grandissante de New York par ses propres peintres ainsi que la dette des peintres urbains new-yorkais envers l'école parisienne sont documentés⁸. Par contre, le paysage parisien comme lieu d'inspiration et d'apprentissage d'un regard ne l'est pas. La capitale française n'offre-t-elle pas des situations de fort contraste, d'une variété pittoresque, notamment le long de son fleuve ; des situations également documentées par certains de ses artistes ? L'hypothèse de ce chapitre est que les artistes new-yorkais reproduisent, consciemment ou inconsciemment, des vues, compositions et situations de l'espace urbain parisien.

Nos sources sont en très grande partie les articles issus des trois revues illustrées américaines analysées dans les chapitres II et IV. Cela permet de comprendre comment, en parallèle à l'admiration de Paris (chapitre II) et à la satisfaction de voir s'élever quelques situations monumentales (chapitre IV), certaines forces new-yorkaises œuvrent dans le sens d'une identité propre à New York, de plus en plus éloignée de l'idéal parisien.

8. Par exemple dans Weinberg, H. Barbara ; Bolger, Doreen ; Curry, David Park, *American Impressionism and Realism, the Painting of Modern Life, 1885-1915*, New York, Metropolitan Museum of Art, 1994.

Monumentaliser New York

IV.1

S'instruire à l'École, apprendre de la capitale

Une «soif pour l'instruction» à l'École des beaux-arts

Répondant en 1883 à un journaliste américain «à la recherche d'un procédé de délasserment» pour une population américaine absorbée par le travail, César Daly (1811-1894), directeur de la *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, donne le conseil suivant :

«[...] Ouvrez de plus nombreux musées, de plus vastes bibliothèques d'estampes, des galeries de tableaux et de statues; faites voyager davantage vos élèves-artistes; qu'ils visitent et étudient le vieux monde, sans se laisser trop empêtrer dans la routine traditionnelle, mais en conservant, au contraire, les libres allures du vaillant esprit américain; faites cela, et bientôt se brisera cette monotonie dont vous vous plaignez et qui a pour cause principale une indifférence — toujours trop grande chez vous, bien que s'amoindrissant chaque jour — pour l'art et les artistes.»¹

En réalité, les Américains n'ont plus besoin de ce conseil. La double attraction de Paris comme ville et comme lieu de formation académique est déjà acquise dans les années 1880. En effet, l'École des beaux-arts attire dans le dernier tiers du dix-neuvième siècle de plus en plus d'élèves étrangers qui s'ajoutent au flux des visiteurs des expositions universelles. Les voyages des Américains sont d'autant plus nombreux que les Etats-Unis vivent une période d'abondance croissante depuis la fin de la Guerre de Sécession en 1865. Ces «pèlerins», et élèves en particulier, tentent par leur séjour de se procurer des outils artistiques qui font défaut, selon l'opinion, dans leur propre culture.

Déjà en 1881 et 1887, les revues littéraires illustrées américaines comme *Century* ou *Scribner's* consacrent de longs articles au déroulement du séjour des élèves américains dans de différentes disciplines à l'École des beaux-arts². En 1888, le *New York Times* signale que la présence des Américains à l'école est un phénomène important :

«Dans ce pays, on ne se rend pas bien compte de l'ampleur avec laquelle l'art américain va à l'école chez les

1. Daly, César, «L'Amérique à la recherche d'un procédé de délasserment», *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, vol. X (1883), cols. 81-83.

2. Cf., par exemple, Whiteing, Richard, «The American Student at the Beaux-Arts», *The Century Magazine*, décembre 1881, pp. 259-273, et Avery, Henry O., «The Paris School of Fine Arts», *Scribner's Magazine*, octobre 1887, pp. 387-404.

Français. Il faut voir les ateliers des célèbres enseignants à Paris pour comprendre la soif pour l'instruction des Américains au tempérament artistique.»³

Ce désir d'être formé à Paris existe tout aussi fortement chez les étudiants en architecture. A ce sujet, le *New York Times* note en 1896 :

«Le nombre d'Américains qui étudient l'architecture à l'École des beaux-arts, à Paris, augmente annuellement, et ils gagnent déjà en importance grâce à leur application et le niveau élevé que beaucoup parmi eux occupent.»⁴

Initialement, les raisons de ce succès auprès des étudiants américains résident surtout dans l'absence d'écoles d'architecture aux États-Unis⁵. Plus tard, et même après la création des premières écoles d'architecture, ils restent attirés par l'ambiance de Paris et par la promesse de succès professionnel à leur retour en Amérique. En effet, comme Richard Chafee le rappelle, les anciens élèves sont respectés, d'une manière générale pour toute la période de la Révolution française jusqu'en 1940, simplement pour avoir fréquenté l'École⁶.

Selon les chiffres de fréquentation de la section d'architecture de l'école de beaux-arts de 1793-1907, les New-Yorkais font preuve d'un engouement tout particulier. Non moins de 119 anciens élèves résident en 1907 dans la métropole américaine, tandis que seulement dix habitent Boston, deuxième ville américaine quant au nombre d'anciens élèves⁷. Les New-Yorkais dépassent également en nombre très largement les anciens élèves d'autres villes étrangères⁸.

Richard Morris Hunt (1827-1895), qui habite Paris de 1846 à 1853, est le premier parmi eux à fréquenter la section d'architecture. D'autres anciens élèves new-yorkais célèbres sont : Charles Follen McKim (1847-1909) en 1868, John Mervin Carrère (1858-1911) en 1878, Thomas Hastings (1860-1929) en 1880, Whitney Warren (1864-1943) en 1887, Ernest Flagg (1857-1947) en 1889, Henry Hornbostel (1867-1961) en 1894, Harvey Wiley Corbett (1873-1954) en 1896 et George Burdett Ford (1879-1930) en 1904⁹. C'est dans les années 1880 qu'arrive en architecture la grande vague d'étudiants américains. Elle atteint son apogée dans la décennie suivante. Les États-Unis sont alors, de très loin, le pays le plus représenté parmi les élèves étrangers de

3. «Americans as Students...», *NYT*, *op. cit.*

4. «Paris Architectural Students», *The New York Times*, 19 avril 1896, p. 22.

5. Le premier département d'architecture est créé au Massachusetts Institute of Technology en 1865.

6. Chafee, Richard, «The Teaching of Architecture at the Ecole des Beaux-Arts», in Drexler, A. (sous la dir. de), *The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts*, New York/Boston, Museum of Modern Art/MIT Press, 1977, p. 85.

7. La troisième ville est Chicago avec 9 anciens élèves, puis 6 à Philadelphie et à San Francisco. Cf. Delaire, E., *Les architectes élèves de l'école de beaux-arts, 1793-1907*, Paris, Construction Moderne, 1907, pp. 479-480.

8. Les villes suivantes sont : Genève, 24 (anciens élèves) ; Bucarest, 20 ; Lausanne, 16 ; Berne, 9 ; Constantinople, 7 ; Vevey, 7 ; Londres, 6 ; Neuchâtel, 6 ; Bruxelles, 5 ; Budapest, 5 ; Zurich, 5 ; Vienne, 4 ; Lisbonne, 4 ; etc. Cf. *Ibid.*, pp. 478-480.

9. Pour les dates admission en seconde classe, cf. *Ibid.*, pp. 13-55.

l'École¹⁰.

Au-delà de l'obtention d'une formation respectable les conduisant à des commandes importantes en Amérique, le séjour parisien marque les étudiants américains également au niveau personnel. A ce propos, R. H. Davis note dans un de ses articles de *Harper's* :

«New York et toutes les grandes villes possèdent un nombre de ces hommes qui ont étudié dans la capitale française et qui en parlent avec d'autant d'affection qu'un homme parle de sa faculté et des années qu'il y a passées.»¹¹

Quelques mois plus tard, en avril 1896, le *New York Times* explique :

«Il y a peu de jalousie de la part de leurs collègues français ; si peu, en fait, que le contingent américain a fondé un prix, connu comme le «Prix de Reconnaissance des Architectes Américains» dont la participation est expressément limitée aux Français. Il a été fondé comme remerciement gracieux et reconnaissant de l'intérêt sympathique avec lequel l'école a accueilli les étudiants américains.»¹²

La force du lien entre élèves américains et français est confirmée dans le récit détaillé qu'Ernest Flagg, ancien élève installé à New York, publie en 1894 dans la revue new-yorkaise *The Architectural Record*¹³. Flagg insiste sur la fonction de l'atelier comme lieu à la fois hautement social et propice à la diffusion du savoir grâce à l'initiation des 'nouveaux' par les 'anciens'. Il conclut avec une véritable déclaration d'amour pour les Français :

«[...] Il y a un sentiment loyal de camaraderie entre eux, et aussi une absence totale d'égoïsme. La façon généreuse dont ils travaillent les uns pour les autres est surprenante pour quelqu'un de sang anglo-saxon [...] ; et moi, qui entrait dans l'*atelier* avec préjugé et aversion, le quittait dans un état d'esprit très différent, ne désirant pas de meilleur ou de plus fidèle ami qu'un Français sincère, et j'en ai trouvé beaucoup parmi mes quarante et quelques '*Camarades d'Atelier*'.»¹⁴

Parmi ce type de récit sur l'ambiance de l'École parisienne connaît en Amérique une certaine longévité — on en lit encore en 1910-1911 dans *The Architectural Record*¹⁵ — le témoignage d'Ernest Flagg est le plus important¹⁶. C'est le premier récit de ce genre à être diffusé auprès d'un public de professionnels new-yorkais, au moment où d'autres anciens-élèves de l'École tiennent déjà le devant de la scène architecturale. Puis, il offre une double vision : à l'intérieur de l'École, celle d'un élève sur l'enseignement, puis, à l'extérieur, celle d'un New-

10. En 1907, 174 anciens élèves résident aux États-Unis. Les autres pays les plus représentés sont, accompagnés du nombre d'anciens élèves qui y résident : Suisse, 82 ; Roumanie, 20 ; Angleterre, 14 ; Autriche-Hongrie, 10 ; Belgique, 9 ; Allemagne, 8 ; Cf. Delaire, *Les architectes élèves...*, *op. cit.*, pp. 478-480.

11. Davis, «Americans...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 284.

12. «Paris Architectural...», *NYT*, *op. cit.*

13. La revue est fondée en 1892. Elle est à périodicité mensuelle.

14. Flagg, Ernest, «The Ecole des Beaux-Arts (II.)», *The Architectural Record*, [mois ?] avril-juillet 1894, p. 428. Italique dans l'original.

15. Chappell, George S., «Paris School Days. How the Student Lives and Works at the Ecole des Beaux Arts», *The Architectural Record*, juillet et novembre 1910, février 1911, pp. 37-41, 350-355 et 139-143.

16. Flagg, E., «The Ecole des Beaux-Arts», *The Architectural Record*, I. : [janvier-mars] 1894, pp. 302-313 ; II. : [avril-juillet] 1894, pp. 419-428 ; III. : [juillet-septembre] 1894, pp. 38-43.

Yorkais sur Paris. Finalement, Flagg sera à son retour à New York un protagoniste de la scène architecturale et prendra une part active dans le débat sur sa ville.

Dans ses trois articles sur l'École, l'ancien-élève évoque en détail ses expériences vécues pendant son séjour de six mois. Dans ses récits élogieux, l'auteur ne manque pas de répéter que l'École est «digne de sa haute renommée comme première école d'art du monde», «ce qui est enseigné à l'école ne peut être si bien appris dans aucun autre lieu»¹⁷.

Composition, urbanisme de campus et expositions universelles

En vue d'un emploi éventuel à New York des différents enseignements de Paris, il est utile d'analyser les éléments de l'enseignement de l'École susceptibles de servir à de futures réflexions sur la ville¹⁸. Flagg explique que les étudiants américains baignent dans une ambiance de groupe où ils prennent connaissance et s'imprègnent des courants, des débats et des productions de l'École. Il identifie la composition comme la notion clef de l'enseignement. Selon la définition donnée dans l'étude approfondie de D. van Zanten, la composition désigne, selon son usage dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle, ce que le système académique français considère être l'acte essentiel du projet architectural, c'est-à-dire «pas tellement le dessin d'ornements ou de façades mais de bâtiments entiers, conçus comme des entités tridimensionnelles»¹⁹. A partir de ses expériences faites en 1889 dans l'atelier de Paul Blondel (1847-1897), Flagg décrit ce qu'il y a appris comme principes de la composition architectural :

«L'art est considéré comme le plus haut effort de l'esprit de l'homme, [...] et la figure humaine, la plus belle œuvre du Tout-puissant, est acceptée comme son canon et son guide.

«La trace de l'esprit de l'homme dans le projet architectural réside dans la symétrie et dans la disposition logique des parties comme montrées principalement en plan.

«La leçon de la forme humaine appliquée à un tel projet est la parfaite symétrie de la droite et de la gauche de l'axe central et la diversité de la tête au pied. Tous les chefs-d'œuvre de l'architecture depuis le début de l'histoire de l'homme ont été conçus selon ce principe.»²⁰

Dans l'ouvrage pédagogique *Éléments et théorie de l'architecture* de Julien Guadet (1834-1908), professeur de théorie architecturale à l'École de 1894 à 1908, la notion de composition est cependant différente, plus

17. Flagg, «The Ecole... (III.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 39.

18. Quant au cursus, il a fait l'objet de plusieurs analyses dont celle, déjà citée, de Richard Chafee, dans Drexler, Arthur (sous la dir. de), *The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts*, New York/Boston, Museum of Modern Art/MIT Press, 1977.

19. Van Zanten, David, «Architectural Composition at the Ecole des Beaux-Arts From Charles Percier to Charles Garnier», in Drexler, *op. cit.*, p. 112.

20. Flagg, «The Ecole... (III.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 39.

large, par rapport à celle de Flagg. Aucune indication géométrique n'est donnée, il s'agit plutôt d'une directive générale de la composition :

“La composition, c'est la mise en œuvre, c'est la réunion dans un même tout de différentes parties qui, elles aussi, doivent être connues dans leurs ressources et dans leurs moyens avant d'avoir la prétention de les composer, c'est-à-dire d'en faire un tout.»²¹

Guadet définit la composition comme agencement des parties pour former un tout, tandis que Flagg la définit comme une organisation symétrique de la forme autour d'un axe principal, méthode classique de composition à l'École.

Selon certaines études, Julien Guadet serait aussi responsable, à travers son cours de théorie de l'architecture, d'une culture naissante de l'échelle urbaine à l'École des Beaux-Arts²². En tant que professeur de théorie, il influence doublement la formation. D'abord, par son cours obligatoire de théorie de l'architecture, puis par la rédaction des programmes de projets pour les deux classes de l'École.

Parmi les nombreux «livres» de son ouvrage *Éléments et théorie de l'architecture*, consacrés à une multitude de types d'édifices, Guadet aborde les sujets «Viabilité et pittoresque» puis «Monotonie et diversité» de la ville. Les propos de Guadet se basent sur une critique simpliste des travaux urbains depuis un siècle, qu'il voit comme témoins du seul souci d'utilité des voies. Il revendique avant tout une place à «l'art de l'architecte» et à «l'art des voies publiques» voire aux «voies artistiques», résultats pittoresques et diversifiés de la “liberté de composition et de la liberté de caractère des constructions accompagnantes”²³. Au-delà de remarques générales sur la ville, l'enseignement de Guadet ne comporte pas d'éléments plus détaillés ou concrets concernant la ville, son fonctionnement ou sa construction.

Guadet ne se sert pas non plus de son rôle de rédacteur de programmes des projets d'ateliers pour introduire un aspect plus urbain. Les programmes suivent les étapes du cours. Les élèves traitent d'abord les éléments architecturaux avant d'accéder à la composition d'un tout qui reste toujours autonome, isolé et situé en dehors d'un contexte urbain.

Effectuée pour une période dépassant largement celle de Guadet, l'analyse du programme de certains prix spéciaux annuels de la section d'architecture, comme les Prix Rougevin, Godebœuf et Labarre, ainsi que les Grands Prix, confirme la très faible présence de thèmes urbains. Dans le concours Rougevin, qui a lieu de 1857

21. Guadet, Julien, «Leçon d'ouverture du cours de Théorie de l'Architecture», professée à l'École des Beaux-Arts le 28 novembre 1894», in Guadet, Julien, *Éléments et théorie de l'architecture*, sixième éd., tome I, Paris, Construction Moderne, 1929-1930, p.88 ; éd. orig. : 1901-1904.

22. Cohen, Jean-Louis, «Les architectes français et l'art urbain (1900-1914)», in Gaudin, J. P. (sous la dir. de), *Les premiers urbanistes français et l'art urbain, 1900-1930*, n°11 de la série *In Extenso*, Paris, École d'architecture de Paris-Villemin, 1987 ; et Hodebert, L., *Les architectes des Beaux-Arts et les infrastructures, 1890-1915*, mémoire de DEA sous la direction de Jean-Louis Cohen, Paris, École d'architecture de Paris-Belleville, 1995.

23. Guadet, *Éléments ...*, *op. cit.*, tome IV, livre XIII, p. 57.

à 1910, seulement cinq sujets touchent à la ville, par exemple des fontaines ou des monuments²⁴. Ces objets sont de l'ordre de la décoration de la ville. Le concours Godebœuf, décerné de 1881 à 1909, demande dans ses sujets plutôt un travail de *Gestaltung* d'éléments isolés d'architecture («Porte d'ambassade», «Window», «Plafond», «Marquise vitrée») et de nouveaux objets techniques («Cabine d'ascenseur», «Lustre électrique»). C'est donc dans un contexte qu'on appellerait aujourd'hui *design* qu'apparaît le programme pour un «Lampadaire électrique» (1886).

En s'appuyant sur l'existence de mobilier urbain dans l'ouvrage *Les promenades de Paris* d'Adolphe Alphand (1817-1891), on peut prêter à ce dernier sujet une portée urbanistique²⁵. Il faut cependant préciser que l'utilisation du mobilier urbain chez Alphand est à l'opposé de celle du concours. Elle incorpore le lampadaire, après de vastes descriptions réellement urbanistiques de la ville, de son plan, de ses parcs, squares, et voies plantées, dans une réflexion de profil de voies publiques, avant de le montrer sur une planche détaillée avec d'autres éléments de mobilier (trottoir, arbres, grilles).

Finalement, «Un pont galerie» (1887) et «Un pont suspendu» (1894) sont les seuls sujets de concours de l'École ayant plus un aspect d'infrastructures. Le pont suspendu, par exemple, se limite en réalité au «Point d'appui milieu d'un pont suspendu», ce qui confirme l'approche de mise en forme de l'objet autonome, correspondant à celle de l'architecture habituellement demandée à l'École.

Les programmes des deux autres concours cités, le Prix Labarre (de 1881 à 1906) et le Grand Prix de Rome (pour la période de 1846 à 1907), demandent quant à eux des édifices monumentaux et de représentation, placés, à une exception près (en 1866), loin de toute ville, dans un site idéal imaginé aux seules fins du programme²⁶.

En 1897, Guadet rédige également le programme du concours international en vue de la construction de l'Université de Berkeley en Californie. Il s'agit de projeter un plan d'ensemble, définissant l'emplacement des instituts, des bâtiments d'habitation des étudiants, et des voies de communication qui les relient. Ce sujet témoigne de l'intérêt de Guadet pour un programme à échelle urbaine.

Émile Bénard (1844-1929), Grand Prix de Rome en 1867, remporte le concours de Berkeley en 1899. Sur le terrain vierge, l'architecte propose une composition autour d'un axe central, associant bâti et espaces verts, et réalisant un travail intéressant sur la topographie. Guadet se montre satisfait du résultat et s'enthousiasme des possibilités de concevoir en toute liberté. Les caractéristiques de ce projet sont la situation en dehors de la ville, l'absence de restrictions pour la composition, et un aménagement avec des bâtiments autonomes. Enfin,

24. Ces sujets sont : «Une fontaine» (1859), «Un arc de triomphe» (1869), Un monument à Lesueur (1885), «Un château d'eau» (1887), «Un monument à la gloire de l'art français» (1890).

25. Alphand, Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris : histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum*, dessiné par E. Hochereau, Paris, J. Rothschild, 1867-1873. Nous revenons plus loin sur Alphand.

26. Sur la page 41 de son étude, Hodebert dit lui-même que «ces sujets n'ont *a priori* pas de destinée urbaine».

Guadet voit se réaliser une vision de ville qui lui semble non réalisable en Europe.

Il nous semble utile d'introduire ici la notion «d'urbanisme de campus» qui exprime bien les ambiguïtés inhérentes à ce type de projet. Elle a également une présence évidente, avant et après Berkeley, dans les concours Labarre et du Grand Prix dont les textes de programmes sont truffés de termes comme «petits ensembles», «pavillons», «système pavillonnaire», etc., toujours en relation avec des projets autonomes dénués de tout contexte de bâti. Quant aux ambiguïtés, elles résultent du fait que ces projets ne sont pas des architectures, ni des villes dans leur sens classique ; il s'agit d'ensembles architecturaux à grande échelle.

Peut-être la première phase réellement urbanistique à l'École des beaux-arts commence-t-elle par certains envois de Rome, notamment ceux de Tony Garnier (1869-1948) de 1901 et 1904 ? De par leur sujet — une «cité industrielle» —, le style et le rendu, ces envois provoquent des remous dans le monde académique de Paris. Quant aux principes du projet, l'ancien élève de Blondel organise symétriquement la majorité des éléments, notamment quartiers résidentiels et équipements publics, autour d'un axe principal. Les équipements publics sont regroupés et se trouvent au centre de la composition²⁷. A ce morceau de la ville s'ajoutent d'autres parties, notamment l'énorme usine métallurgique, toutes implantées indépendamment les unes des autres dans un paysage idéal entièrement dessiné pour permettre à la fois la plus grande liberté et mise en valeur du projet. Avec ses caractéristiques formelles, la «cité industrielle» correspond à ce que nous nommons «l'urbanisme de campus» issu de la composition classique enseignée à l'École des Beaux-Arts.

Ces principes de composition géométriques et de travail d'ensembles rejoignent ceux du projet de Bénard pour l'Université de Berkeley. On trouve ainsi introduite, entre autres, l'idée d'un «plan d'ensemble» pour toute une ville. Les conditions du projet de Garnier demeurent dans la tradition de l'École selon laquelle la composition d'un objet autonome se fait sans contrainte sur un terrain idéal choisi par le projeteur. Outre le sujet réellement novateur, la seule distinction entre ce projet et les ensembles d'architecture conçus à l'École résiderait-elle dans sa grande échelle ?

En dehors de l'École, les expositions universelles offrent aux élèves en architecture et aux nombreux visiteurs, l'exemple d'une application pratique des principes de l'enseignement à un type particulier de projet à échelle urbaine. Dans la première partie, nous avons déjà évoqué les réactions enthousiastes des critiques américains devant «l'unité», «l'effet d'ensemble» et la «beauté architecturale» de l'exposition de 1889. Pour toutes les expositions parisiennes, on peut dire que les constructions et leur organisation au sein d'un plan général correspondent d'une manière étonnante, du moins pour la zone du Champ-de-Mars, aux caractéristiques de ce

27. Garnier, Tony, *Une cité industrielle*, Paris, Sers, 1988 ; éd. orig. : 1916 [?].

que nous appelons «urbanisme de campus».

Les expositions universelles se tiennent à Paris en 1855, 1867, 1878, 1889 et 1900. A partir de celle de 1867, chacune occupe une surface plus grande que la précédente : l'exposition de 1867 se concentre au milieu du Champ-de-Mars ; celle de 1878 occupe la totalité du Champ-de-Mars et implique la construction du palais du Trocadéro de l'autre côté de la Seine ; celle de 1889 occupe en plus l'Esplanade des Invalides et les berges de la Seine entre l'Esplanade et le Champ-de-Mars ; finalement, en 1900, l'exposition traverse la Seine dans l'axe du Dôme des Invalides. Malgré ces agrandissements successifs, elles contiennent toutes des éléments récurrents. Premièrement, l'idée de concentration, de rassemblement des constructions, et, le mode de composition, de l'organisation du site. Les bâtiments principaux, placés au Champ-de-Mars, définissent par leur position un espace central. Celui-ci est en relation avec un autre espace majeur parisien, la Seine, qui devient à son tour la charnière spatiale au moment où l'exposition franchit le fleuve. Les différents éléments sont organisés symétriquement autour d'un axe principal et articulés entre eux le long de cet axe.

Terrain parfaitement délimité et autonome sans restrictions de composition²⁸, site avec présence d'un élément topographique fort (fleuve), concentration de bâtiments d'usages similaires pour créer un ensemble orienté sur l'élément fort qui est le fleuve : ces différents morceaux de villes temporaires, avec une identité spécifique et tournés sur eux-mêmes, indique que «l'urbanisme de campus» transmis à l'École serait aussi un «urbanisme d'exposition universelle».

Cette proximité entre expositions et l'École peut être très concrète. Elle se manifeste, par exemple, dans le sujet donné pour le concours du Grand Prix de 1867, «Un palais pour l'exposition des Beaux-Arts»²⁹. Elle se manifeste aussi quand Tony Garnier présente en 1896 à l'École un projet dans lequel un grand oval est inscrit dans un rectangle, dessinant une figure très proche de la configuration du grand bâtiment unique de l'exposition de 1867.

En contact avec la ville haussmannienne

Le plan de l'Exposition universelle au Champ de Mars en 1867 est présenté dans *Les promenades de Paris*, ouvrage d'Alphand, que certaines études considèrent comme la source urbaine la plus importante pour les élèves de l'École des beaux-arts³⁰. Sans conclure qu'il y a une utilisation générale de ce type de documents non architecturaux à l'École, il faut noter que chacun a la possibilité d'acquérir une connaissance du Paris haussmannien par les écrits.

28. Comme nous l'avons montré dans notre première partie, l'exposition de 1900 en fait l'exception.

29. Van Zanten, «Architectural Composition ...», *op. cit.*, p. 252.

30. Par exemple par Hodebert, *Les architectes ...*, *op. cit.*, p. 52.

Le plan général de Paris, tel qu'il est représenté dans *Les promenades de Paris*, inclut tous les projets haussmanniens, réalisés ou futurs. Très lisible et riche en illustrations d'espaces urbains dessinés en plans et en profils transversaux, l'ouvrage peut fonctionner comme outil d'analyse et de connaissance de la forme urbaine de Paris. Contemporains de l'ouvrage d'Alphand, il existe aussi le *Plan d'ensemble des travaux de Paris* (1867) contenant également le plan de l'exposition universelle et les projets haussmanniens, et l'*Atlas administratif des 20 arrondissements de la ville de Paris* (1868)³¹. Cet atlas contient un premier plan général de Paris, «avant l'annexion avec sa division en 12 arrondissements», et un autre, «depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondissements conformément à la loi du 16 juin 1859». Les deux plans contiennent les projets de percées et permettent une bonne lisibilité de leurs géométries et des compositions. Deux décennies plus tard, l'*Atlas des travaux de Paris, 1789-1889*, publié sous la direction d'Alphand à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1889, est réalisé plus méthodiquement, offrant des plans chronologiques et thématiques³². Il permet également une bonne compréhension de l'état actuel du projet général de modernisation de Paris. Un autre document cartographique édité sous la direction d'Alphand est l'*Atlas municipal des vingt arrondissements de la ville de Paris*, publication posthume de 1894³³. A ces titres, on peut ajouter encore *Der Städtebau* (1890), premier grand manuel d'urbanisme de Joseph Stübben (1845-1936), paru en français en 1895³⁴. Ce manuel rassemble une très grande quantité de plans de ville, de places et voies, de profils en travers, et d'autres illustrations touchant à l'aspect, à l'entretien et à la décoration de la ville. Dans *Der Städtebau*, Paris est la ville la plus souvent citée, même avant Berlin et Cologne dont Stübben est directeur des Travaux (*Stadtbaurat*)³⁵.

En consultant ces sources, publiées sur plusieurs décennies, peuvent se rendre compte d'une continuité presque parfaite du plan des voies projetées ou exécutées. En effet, Alphand, ancien collaborateur d'Hausmann et directeur des Travaux de Paris de 1871 à 1891, continue les travaux sur la base des documents des années 1850, prévoyant l'ensemble des transformations. Ces documents sont élaborés sur la base du plan que Napoléon III aurait présenté à Hausmann lors de son retour à Paris³⁶. Ce plan étant un élément directeur des travaux haussmanniens définissant l'ensemble des actions futures à entreprendre, il prévoit le percement de voies, la création de places, parcs et squares, et la construction d'édifices publics dans le tissu existant. Pour certains historiens, il est opportun de parler d'un «Plan global des transformations», ce qui

31. *Plan d'ensemble des travaux de Paris*, Paris, E. Andriveau-Goujon, 1867, et *Atlas administratif des 20 arrondissements de la ville de Paris*, publié d'après les ordres de M. le Baron G. E. Hausmann Sénateur, Paris, 1868.

32. Alphand, Jean-Charles-Adolphe (sous la dir. de), *Les travaux de Paris, 1789-1889*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889.

33. Alphand, Jean-Charles-Adolphe (sous la dir. de), *Atlas municipal des vingt arrondissements de la ville de Paris*, Paris, L. Wuhler, 1894.

34. Stübben, Joseph, *Der Städtebau*, Darmstadt, Bergstrasser, 1890 ; trad. fr. : Buls, Charles, *La construction des villes*, Bruxelles, 1895.

35. L'index des villes, établi à partir de la troisième édition (1924), montre le compte suivant : Paris, 113 citations de texte, 73 illustrations; Berlin, 95 citations de texte, 56 illustrations; Cologne, 94 citations de texte, 56 illustrations.

36. Picon, Antoine ; Robert, Jean-Paul, *Un atlas parisien*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1999, p. 146.

est contesté par d'autres³⁷. Toujours est-il que ce plan global permet clairement d'identifier certains principes de l'œuvre d'Hausmann.

En résumé, le plan des rues d'Hausmann montre trois solutions différentes de dessins des voies de circulation. D'abord, la possibilité d'une circulation simple et directe, avec éventuel changement de direction aux intersections, entre deux lieux importants de la ville ; deuxièmement, l'interruption de la circulation par des places qui demandent le contournement d'un monument central ; troisièmement, l'arrêt frontal de la circulation par un grand édifice public. Les deux dernières situations impliquent des carrefours à plusieurs voies, et souvent une obligation de changer l'orientation du chemin emprunté. Elles témoignent d'un principe de composition qui permet de concilier le flux de la circulation avec la mise en scène d'un monument. La solution géométrique consiste à faire déboucher la voie frontale sur des voies diagonales qui passent de chaque côté de «l'obstacle». Ce principe est mis en œuvre, entre autres, pour les places de l'Opéra, Saint-Augustin, Saint-Michel. La diagonale n'est cependant pas limitée à ces situations de vraie axialité (voie-objet architectural). On la retrouve dans des situations de «fausse» axialité, c'est-à-dire d'une voie droite, à côté de laquelle est placé l'objet architectural à mettre en scène, comme par exemple la mairie du 11^e arrondissement à côté du boulevard du Prince-Eugène (aujourd'hui boulevard Voltaire). La façade principale du bâtiment est orientée de biais pour que son axe ne soit pas parallèle à la voie. L'ouverture d'une deuxième voie, dans ce cas l'avenue Parmentier, permet de conférer à la mairie une centralité.

Une autre utilisation de voies diagonales se fait dans le contexte de places allongées. Les diagonales sont attachées aux angles de la place, partant en angle aigu par rapport à son axe longitudinal. Ceci est réalisé pour les places du Château d'eau (aujourd'hui de la République), Daumesnil et Malesherbes. Ce dispositif permet d'absorber plusieurs orientations, à la fois existantes et nouvelles. Finalement, à une échelle plus petite, des rues diagonales formant des croix de St. André sont utilisées pour l'ouverture de certains quartiers et leur rattachement à la circulation de la ville.

Il est clair que la notion de «diagonale», évoquée dans notre première partie par des observateurs américains, n'est pas évidente dans le contexte des voies parisiennes. Dans un plan de Paris orienté par convention vers le nord, elles paraissent comme des diagonales par rapport aux axes nord-sud et est-ouest. Or, ne s'organisant pas dans un système clairement directionnel comme un damier, ces «diagonales» parisiennes nécessitent d'autres références géométriques. On vient de voir que ces références sont toujours des axes locaux, axe d'une voie, d'un bâtiment, d'une place, ou simplement l'axe créé par le croisement de deux voies. Ainsi, une même voie peut changer de statut géométrique selon l'endroit. Le bd. du Prince-Eugène, par exemple, est une voie

37. Darin, Michael, «Un plan global pour les grands travaux ?», in Des Cars, Jean, et Pinon, Pierre, *Paris Hausmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991, pp. 274-283.

diagonale à la hauteur de la mairie du 11^e arrondissement, mais une voie axiale quand elle débouche sur la place du Château d'eau.

Le changement de direction non abrupt des diagonales exprime une volonté de faciliter le flux de la circulation et de sa distribution. La deuxième spécificité est la flexibilité géométrique. Rares sont les cas d'une symétrie réelle. Il suffit de constater que la rue de la Paix n'est pas symétrique à la rue du Quatre Septembre, que l'avenue des Amandiers (aujourd'hui de la République) n'est pas symétrique au boulevard du Temple, tout comme le boulevard Magenta n'est pas symétrique au boulevard Saint-Martin, etc. Dans l'ensemble, c'est un système qui associe facilité de circulation, souplesse géométrique et monumentalité.

Le projet de l'Opéra et de ses abords fournit également l'image d'un autre élément récurrent de composition, à savoir celui «d'ensemble urbain». La manière de grouper des bâtiments autour de la place, avec le monument dans son axe et les voies diagonales qui le contournent, peut en effet apparaître comme un lieu central de la ville, lieu hautement représentatif tout en permettant le passage et la circulation. En remplaçant les immeubles par des édifices publics, on n'est en effet pas très loin des «centres civiques» qui feront chemin aux Etats-Unis. La mise en scène des monuments est d'ailleurs le seul aspect du travail d'Hausmann que Guadet semble apprécier. Pour ce dernier, Hausmann est en premier lieu le démolisseur du patrimoine architectural et le constructeur de quartiers neufs «sans âme ni visage». La priorité donnée à la circulation, et par elle la souplesse géométrique des voies, fait partie des accusations :

«Mais ce qui devrait surtout être compris, c'est que la place de l'art est avant tout dans la composition, que l'artiste n'est pas fait pour être un simple *enjoliveur*. Depuis cinquante ans, Paris a été transformé, ouvert dans tous les sens; on a fait des circulations commodes, de grandes voies se croisent, mais cela fait des carrefours de hasards.³⁸»

Mais, malgré sa profonde aversion envers Hausmann, Guadet ne peut pas cacher une certaine reconnaissance du travail sur les monuments :

«On peut dire cependant que tout au moins pour nos monuments principaux les tracés nouveaux ont été respectueux et même les ont parfois fait mieux connaître en les dégageant. Ce n'est pas le respect du passé qui a manqué aux auteurs de ces tracés, c'est l'intuition des beautés de l'avenir.³⁹»

Un autre type de contact entre la réalité parisienne et l'École existe grâce à la pratique professionnelle des patrons d'atelier. Flagg note que «pour être le patron d'un atelier à l'École, le professeur doit être arrivé au sommet de sa profession», être «l'un des architectes les plus reconnus de France»⁴⁰ :

«L'architecture est enseignée par les grands maîtres actuels, des architectes praticiens, des hommes de la plus haute

38. Guadet, *Éléments ...*, *op. cit.*, tome IV, p. 51. Italique dans l'original.

39. Guadet, *Éléments ...*, *op. cit.*, tome IV, p. 51.

40. Flagg, E., «The Ecole ... (II.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, pp. 421-422.

distinction et du plus grand talent.»⁴¹

En effet, les monuments et édifices publics de Paris sont conçus par des architectes formés à l'École des Beaux-Arts⁴², et dont certains, comme Victor Baltard (1805-1874), sont patrons d'ateliers et font également partie des services de la ville⁴³. Un autre personnage proche de la pédagogie est Charles Garnier (1825-1898). Entre 1862 et 1875, un grand nombre d'élèves travaillent dans son agence sur le projet du nouvel Opéra. L'agence est «un lieu d'incubation pour les idées des élèves, l'un des plus grands et des plus actifs endroits d'entreprise architecturale du siècle»⁴⁴.

Même s'il est hypothétique de supposer un enseignement de la composition haussmannienne au sein de l'agence Garnier, la présence de cette nouvelle ville qui entoure l'Opéra est certainement très forte.

Par ailleurs, Georges-Eugène Haussmann est membre de l'Académie des Beaux-Arts où il est nommé «Académicien libre» en 1867. Il y rencontre de nombreux professeurs de l'École, entre autres, son collaborateur Victor Baltard, et Charles Garnier, en 1874. Les enseignants de l'École, fortement impliqués dans la réalité parisienne, connaissent et transmettent peut-être les principes de la ville haussmannienne.

Utiliser Paris pour améliorer New York

En plus d'exposer en détail le fonctionnement et les principes d'enseignement de l'École, l'article «The Ecole des beaux-arts» d'Ernest Flagg contient également des observations sur Paris. De manière générale, Flagg souligne les très bonnes conditions de travail :

«L'étudiant vie dans une ambiance d'art, [...] voit partout autour de lui de splendides exemples d'architecture [et] il est constamment en contact avec les plus grandes œuvres d'art des autres disciplines.»⁴⁵

Mais le texte sur l'École contient aussi des passages plus concrets sur le cadre construit de la ville. Ensemble avec les remarques contenues dans un deuxième article, titré «Influence of the French School on Architecture in the United States» et publié la même année dans *The Architectural Record*, il fournit la preuve que la connaissance de Paris dépasse le cadre de l'École. Ces deux textes témoignent surtout du grand intérêt de Flagg pour la ville. Il fait des observations sur Paris en les comparant à la situation de son pays, voire sa propre ville. Il dénonce avant tout la production architecturale américaine non contrôlée, lui reprochant de constituer une menace pour la société :

«Tout le monde a le droit d'édifier sur son propre terrain ce qu'il imagine, sans considérer si oui ou non la construction

41. Flagg, E., «The Ecole ... (Ill.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 38.

42. Narjoux, F., *Paris, Monuments élevés par la ville, 1850-1880*, Paris, A. Morel, 1880-1883.

43. Pour l'organisation des services de la ville, cf. l'étude de Chatelet, Anne-Marie, «La conception haussmannienne du rôle des ingénieurs et architectes municipaux», in Des Cars, *Paris Haussmann*, *op. cit.*, pp. 257-266.

44. Van Zanten, «Architectural Composition ...», *op. cit.*, p. 254.

45. Flagg, «The Ecole ... (Ill.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 39.

pourrait mener à la perversion du goût public.»⁴⁶

«Chacun devrait-il avoir le droit de défigurer nos villes avec des constructions aussi laides qu'elle soient ? Le bâtiment doit être vu, et la construction, si mauvaise, lutte continuellement contre le goût public.»⁴⁷

Flagg préconise une législation sur le modèle français :

«En France, de tels problèmes sont réglementés par la loi, et devraient être, et vont sans doute être avec le temps, réglementés ainsi ici.»⁴⁸

La régularité des constructions parisiennes convient mieux à Flagg que les excès qui caractérisent le «bon goût» aux Etats-Unis :

«Ils trouvent peu de gens qui connaissent l'architecture ou qui s'y intéressent, sauf quand ils ont une maison à construire pour eux-mêmes, dans ce cas ils doivent avoir quelque chose de bizarre, ce qui veut dire en général pittoresque [...].»⁴⁹

«De telles constructions ridicules n'ont probablement jamais été érigées avant. L'idée directrice semble avoir été, ou faudrait-il dire semble être, d'accumuler en un tas quelconque, toits, pignons, tours, bow-windows, encorbellements, etc., avec le plus haut degré de confusion, afin de garantir à ce qui est perçu comme un résultat pittoresque.»⁵⁰

On voit dans ces énoncés se manifester également des divergences entre les perceptions parisiennes et new-yorkaises de la ville haussmannienne. Flagg critique la «perversion du goût public» et le pittoresque, et ne prononce aucune critique à l'égard des immeubles parisiens. Il pense que, dans la capitale, «on ne trouve que peu de constructions qui ne portent pas sur elles des signes très clairs d'avoir été dessinées par un architecte instruit.»⁵¹

La question se pose différemment pour les architectes parisiens, comme Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879) ou Charles Garnier, qui aspirent à trouver plus de liberté architecturale. Cette idée est secondée par l'enseignement de Guadet :

«On enferme dans des réglementations aussi puérides qu'étroites plus que jamais toute recherche artistique.»⁵²

Le débat tend vers une vision pittoresque de la ville, ce qui est pris en compte et illustré dans le nouveau règlement parisien de 1902⁵³.

Dans une comparaison avec les *tenements* new-yorkais qu'il dénonce avec véhémence, Flagg explique la

46. Flagg, Ernest, «Influence of the French School on Architecture in the United States», *The Architectural Record*, [octobre-décembre] 1894, pp. 213-214.

47. *Ibid.*, p. 226.

48. *Ibid.*

49. *Ibid.*, pp. 213-214.

50. *Ibid.*, p. 214.

51. Flagg, «The Ecole ... (III.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 38.

52. Guadet, *Eléments ...*, *op. cit.*, tome IV, livre XIII, p. 52.

53. Bonnier, Louis, *Le règlement de voirie*, Paris, Schmid, 1903.

supériorité des immeubles parisiens par l'existence d'un *parti*, une notion issue de l'École, qui assure l'accès à l'air et à la lumière de toutes les chambres d'un logement :

«Là où le *parti* est pris en compte, les gens ne construisent pas des miles et des miles d'immeubles de rapports éclairés seulement devant et derrière, avec des fentes — des cours, soi-disant, d'une largeur de quatre pieds, sur lesquelles ouvrent toutes les chambres, une menace aussi bien pour la santé que pour la moralité d'une commune — des bâtiments souvent occupés par vingt familles, sur un terrain à peine suffisant pour deux ou trois.

«Sans parler de considérations artistiques, l'étude du *parti* fait annuellement gagner des millions et des millions à la France, car la planification négligente est l'une des activités les plus chères à laquelle une nation peut se livrer et on voit rarement une telle planification en France. L'espace ainsi économisé est consacré à l'air et à la lumière. Paris est peut-être plus densément peuplé que New York, mais les bâtiments sont éclairés proprement.»⁵⁴

L'exemple de Paris à l'appui, l'architecte préconise le contrôle des hauteurs new-yorkaises également pour des raisons esthétiques :

«A Paris, le *parti* de la ville est pris aussi en considération. On n'y voit pas des bâtiments de dix, douze ou même vingt étages s'élevant comme des monuments à l'avidité du propriétaire et à la folie de la communauté qui permet de telles attaques sur la beauté de la ville.»⁵⁵

«Même maintenant, un irréparable mal a été commis et la ville [de New York] a été définitivement défigurée par ces trop hautes constructions monstrueuses qui, laides en elles-mêmes, écrasent tous les bâtiments voisins de proportion plus modeste et plus raisonnable et influent sur leur aspect.»⁵⁶

Pour répondre à la question posée par les hauts immeubles, Flagg préconise la formule parisienne :

«Résolvons le problème du bâtiment haut par des lois limitant la hauteur proportionnellement à la largeur des rues.»⁵⁷

54. Flagg, «The Ecole ... (III.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 40. L'italique dans l'original.

55. *Ibid.*, p. 40.

56. Flagg, «Influence ...», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 214.

57. *Ibid.*, p. 226.

Monumentaliser New York

IV.2

De retour en Amérique

La World's Fair de Chicago

Ne pas oublier sa patrie, puis supporter malgré tout New York après un séjour d'études à Paris : ce sont deux qualités que R. H. Davis attribue à ce qu'il appelle un «bon» résident américain de la capitale :

«Il est reconnaissant envers [Paris] pour ce qu'elle lui a donné, mais il n'oublie pas sa patrie. Il se plaint peut-être, quand il rentre chez lui, de la boue dans les rues, et de la hauteur de nos bâtiments de dix-sept étages, et de la laideur de nos chemins de fer aériens — et qui ne le fait pas ? Mais si son art est sérieux/durable [[lasting]] et s'il y a de la persévérance dans son cœur, son travail va grandir et continuer malgré ces choses, et ne va pas faiblir de manque d'ambiance autour de lui.»⁵⁸

Une troisième qualité est celle de partager et de diffuser :

«Il aide à fermenter la masse et à instruire d'autres qui n'ont pas eu la chance de voir toutes ces belles choses et d'apprendre d'elles.»⁵⁹

La «Columbian World's Fair» de Chicago de 1893 est pour lui le meilleur exemple de ce type de comportement :

«Ce sont ces hommes qui ont fait de la foire colombienne ce qu'elle a été, donnant une leçon à leur enseignant et au monde entier dans ce qui était possible en architecture et en statuaire, en décoration et en art appliqué.»⁶⁰

Bien que l'auteur du plan général de l'exposition, Daniel H. Burnham (1846-1912), ne soit pas un ancien élève de l'École, son admiration pour Paris est totale et transparait clairement dans son travail⁶¹. Dans une lettre, Burnham écrit lui-même qu'il a organisé l'exposition selon «le même arrangement qu'à Paris»⁶². En effet, la World's Fair est grandement inspirée de la dernière exposition parisienne. Tous les éléments de 1889 y sont réunis : les grands palais thématiques, uniformément recouverts de plâtre blanc, à hauteurs homogènes et

58. Davis, «Americans...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 284.

59. *Ibid.*

60. *Ibid.*

61. Pour son Plan de Chicago (1909), élaboré avec E. H. Bennett, il fait explicitement et fréquemment référence à Paris. Son admiration pour l'École est telle qu'il envoie ses deux fils y étudier. Pour l'éloigner de l'influence du progressisme de Sullivan, Burnham propose également à Frank Lloyd Wright de lui financer quatre ans d'études à Paris. Cette épisode est relatée dans Ragon, *Histoire...*, *op. cit.*, tome 1, p. 271. Le rôle de «référence historique centrale» du Paris haussmannien pour le travail de Burnham est aussi relatée dans l'étude de référence sur l'architecte rédigée par Thomas S. Hines : *Burnham of Chicago, Architect and Planner*, Chicago/London, University of Chicago Press, 1974.

62. Lettre de Burnham citée dans Hines, *Burnham...*, *op. cit.*

surmontés de dômes et d'autres éléments décoratifs ; le tout organisé symétriquement autour d'un petit lac central lui-même bordé, à une extrémité, d'une grande fontaine, et à l'autre d'un péristyle qui filtre la vue sur le lac Michigan. Le dôme central de Paris se trouve ici transformé en couronnement du Palais de l'Administration.

La *White City*, au cœur de l'exposition située au Jackson Park de Chicago, représente la fière exposition d'un nouvel idéal architectural et urbain américain. Comme chez Davis, elle provoque l'enthousiasme du public, car elle illustre des idées sur la ville et l'architecture qui font défaut dans la quasi totalité des villes américaines. Ces idées incluent l'expression d'un esprit «civique», c'est-à-dire d'un esprit de collectivité par un souci pour l'espace public et par la concentration des constructions principales. La hiérarchie où l'individu se soumet à un ordre imposé par la collectivité s'exprime dans l'harmonie des hauteurs.

L'attention apportée au traitement et à l'arrangement de ces éléments témoigne aussi d'un esprit artistique. Effectivement, l'idée de centralité, qui existe déjà en 1878 et 1889, est ici renforcée par un seul centre, la «lagune». D'autres éléments étonnants sont les axes et les perspectives composés de sorte que l'œil ne regarde pas dans le vide, mais trouve un arrêt visuel.

Dans le *New York Times*, un article illustré d'une vue à vol d'oiseau paraissant la veille de l'ouverture officielle, confirme que pour les États-Unis, c'est l'aspect inhabituel des bâtiments et de l'aménagement général qui provoque l'enthousiasme :

«Bien qu'il ait autant été écrit sur «La Ville Blanche» et ses bâtiments magnifiques, leur première vue ne s'avère jamais décevante. Ils sont plus impressionnants et plus beaux que l'imagination ne les voyait.

« «Je n'avais aucune idée de l'étendue, de la variété et de la splendeur de ces bâtiments» est l'exclamation, mentale ou verbale, de chaque visiteur qui entre dans le parc. L'aspect du magnifique groupe de bâtiments principaux autour de la lagune est si différent de tout aux États-Unis, est si non américain, qu'il surprend l'imagination. Des chiffres peuvent donner une idée des dimensions de ces palais, mais l'architecture dans des détails infinis doit vraiment être vue pour être appréciée.»⁶³

Le spectacle «à la française» du Jackson Park suscite aussi des critiques dont les plus véhémentes sont celles des personnes proches de l'École des beaux-arts. L'architecte Jacques Hermant (1855-1930), par exemple, rapporteur officiel de la France pour l'exposition, discute en détail «l'imposante manifestation des efforts de l'Amérique pour s'élever au rang des peuples artistes et conquérir une réputation qui lui avait été refusée par la vieille Europe»⁶⁴. Leur capacité à concourir avec les Européens est aussitôt remise en question :

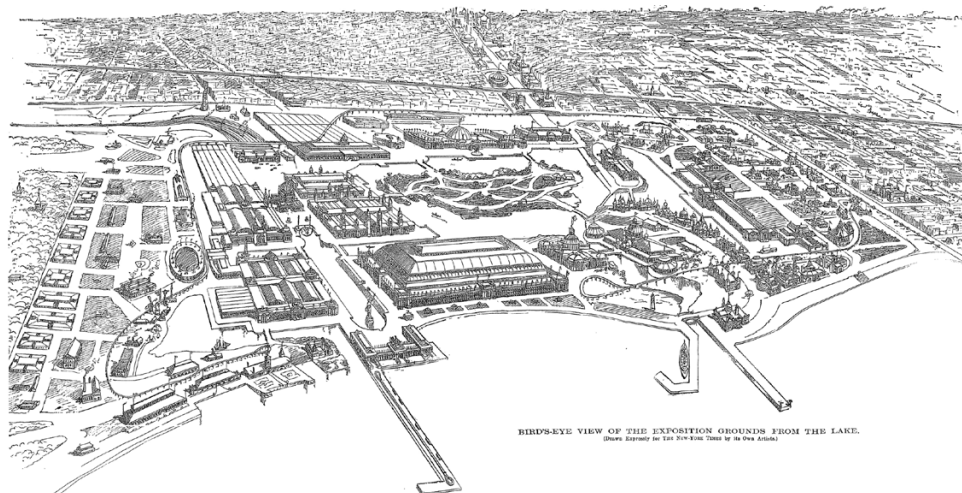
«Jouer au Grand Prix de Rome chez soi, entasser les entablements sur les colonnes et sur les arcades, multiplier

63. «All Ready for Opening Day», *The New York Times*, 30 avril 1893, p. 17.

64. Hermant, Jacques, «L'art à l'exposition de Chicago (I.)», *Gazette des Beaux-Arts*, tome X, Paris, 1893, p. 238.

La World's Fair, à la périphérie de Chicago

(NYT, 30/04/1893, p. 17.)



les portiques, les balustrades, les statues et les groupes, mettre sur pied un de ces vastes ensembles comme en concevait la Rome antique, construire d'un coup de baguette une douzaine de projets d'écoles réunis dans une immense composition à la Piranèse [...].»⁶⁵

C'est seulement l'impression générale de l'ensemble, grâce à ses «proportions d'un tel degré d'exagération», qui semble pouvoir le réconcilier :

«Un hommage spontané, sincère, rendu de grand cœur à l'ampleur de la composition et à son effet général, qui rappelle les étonnantes conceptions de nos grands peintres décorateurs de théâtre.»⁶⁶

Dans son article sur l'École, Ernest Flagg parle d'une conscience de la problématique et du risque du transfert de styles d'une culture vers une autre. Il regrette fortement l'incapacité des Américains de produire une architecture moderne et propre à eux-mêmes. Il dénonce l'Exposition de Chicago non seulement comme une mauvaise copie de l'architecture française, mais surtout comme une démarche complètement inappropriée :

«Dans l'opinion de la France, l'Amérique est la championne du progrès, l'Amérique est moderne, l'Amérique est libre. Imaginez alors sa surprise de trouver à l'exposition, censée montrer au monde le progrès et la civilisation, une collection de bâtiments manifestement inspirée et souvent fidèlement copiée de dessins d'école française d'il y a dix, quinze et vingt ans. Des bâtiments qui étaient aussi exactement ce qu'ils prétendaient ne pas être ; illustrant rien de nouveau en architecture et rien de nouveau en art.»⁶⁷

Cette thématique devient centrale dans l'article «Influence of the French School on Architecture in the United States». Flagg y rectifie la compréhension de ce qu'est l'École française, en tentant ainsi de lui ôter la responsabilité des dégâts qui se sont produits à la Fair :

«On a attribué à l'école française beaucoup de responsabilité pour les bâtiments de la récente exposition de Chicago.

65. Hermant, Jacques, «L'art à l'exposition de Chicago (II.)», *Gazette des Beaux-Arts*, tome X, Paris, 1893, p. 423.

66. *Ibid.*, p. 425.

67. Flagg, «The Ecole ... (III.)», *The Architectural Record*, *op. cit.*, p. 40.

Alors que l'on ne peut pas nier qu'ils étaient dans une large mesure dûs à son influence, ces bâtiments étaient aussi éloignés que possible de ses principes, et c'était en France qu'ils étaient le plus vigoureusement dénoncés.»⁶⁸

En comparant directement l'exposition Chicago en 1893 avec celle de Paris en 1889, Flagg définit les principes de l'école française par une «qualité de la logique» qui explique toute la différence entre l'idéal de 1889 et la copie de 1893 :

«Aucune de ces caractéristiques n'était présente dans les bâtiments de l'exposition de Chicago. [...] Nous avons fait une exposition plus grande que la dernière française, mais pour l'instant nous ne sommes pas capables d'aller plus loin.»⁶⁹

L'ambition dédoublée de New York

En 1889, la volonté des États-Unis d'organiser une exposition universelle en 1892 avait suscité les candidatures de Chicago, St. Louis, Washington et New York. New York entrevoit alors l'occasion de montrer au monde sa puissance et sa richesse, et, surtout, de dépasser Paris — et non seulement avec un projet de tour dépassant la tour Eiffel de 500 pieds⁷⁰.

L'article «A Chance To Outdo Paris», paru fin septembre 1889 dans le *New York Times*, illustre bien ce discours de l'ambition et de la compétition, un discours non dépourvu de contradiction. D'abord, on souligne que le site de New York est «trois fois plus grand». Mais le site new-yorkais, à l'extrémité nord de Central Park, est constamment comparé avec le site parisien avec lequel il possède même des «ressemblances frappantes»⁷¹. Le message central est de mettre en relief la supériorité de la beauté du site new-yorkais, puis, par extension, de l'exposition future tout entière, cela ne fait aucun doute :

«Le site de New York est infiniment plus beau que le site de Paris, parce que le site de Paris consiste principalement en terrains plats situés en proximité d'une rivière étroite.

«La Nature a fait très peu pour l'exposition de Paris. Tout a été fait par l'art. [...] Si l'art en fait autant pour New-York en 1892 qu'il n'a fait pour Paris en 1889, la foire mondiale américaine présentera un spectacle dont la grandeur ne peut guère encore être imaginée.»⁷²

Devant le Senate Committee on the Quadro-Centennial nommant la ville qui organisera la World's Fair, les représentants de New York avancent les arguments pratiques suivants : New York est rapidement accessible par 29 millions Américains, les capacités d'hôtellerie et de transport absorbent les 200.000 visiteurs quotidiens

68. Flagg, E., «Influence...», *The Architectural Record*, *op. cit.*, p. 218.

69. *Ibid.*, p. 218.

70. Cette tour est proposée par l'architecte Charles Kinkel, cf. «At the Mayor's Office», *The New York Times*, 31 juillet 1889, p. 8.

71. «A Chance To Outdo Paris», *The New York Times*, 22 septembre 1889, p. 13.

72. *Ibid.*

sans causer de problèmes particuliers en ville etc. Tout en admettant certaines qualités des villes concurrentes — les avenues et édifices publics de Washington, l'âge et la situation géographique de St. Louis, le développement phénoménal commercial et culturel de Chicago —, l'argument central choisi pour New York est son importance pour les États-Unis :

«Et quand-même, nous affirmons que New-York est le grand centre ; New-York est la grande métropole ; New-York est la grande ville représentative de l'Amérique. [...] Je parie, monsieur le Président, que si le gouvernement devait aujourd'hui affecter à chaque famille aux États-Unis l'argent qui les transporterait à un seul endroit, sans pouvoir en choisir un autre, le vote, avec une unanimité inégalée, de Maine au golfe, de l'Atlantique au Pacifique, parmi les paysans, éleveurs, miniers, commerçants, artisans, professeurs, journalistes et artistes, serait : «Amène-moi à New-York.»»⁷³

A son retour de l'exposition parisienne de 1889, le célèbre inventeur Thomas Edison (1847-1931) relate ce même sentiment de position prédominante new-yorkaise des Français :

«L'impression parmi [les Français] est que la foire va se faire ici. En fait, New-York est le seul endroit en Amérique qui est familier au Français moyen. Ils ont entendu parler de Chicago et de St. Louis, mais c'est à peu près tout. La ville de Washington n'est pour eux qu'un centre politique. New-York est de loin le Paris des États-Unis, et les exposants de Paris n'auraient pas une haute opinion de la foire du monde si elle se tenait ailleurs.»⁷⁴

Il est nécessaire de connaître la conviction des New-Yorkais de pouvoir surpasser l'exposition de Paris et le sentiment, partagé par les Français, de l'incontournabilité de New York, pour comprendre l'onde de choc qui traverse la ville à l'annonce du choix de Chicago. Ressenti par le *Real Estate Record* comme une «remise en cause de la domination culturelle et intellectuelle» de New York⁷⁵, le choix de la ville rivale, associé au succès futur de la World's Fair en 1893, ne fait que doubler son ambition de toujours. Le *Social Economist* l'explique :

«La World's Fair à Chicago amène la ville de New York à montrer qu'elle est capable de faire quelque chose de grand. [...] Nous devons rivaliser avec Washington en distances [[in distances]], avec Paris en beauté, avec Londres en tout sauf fumée et brouillard, et avec la Rome antique en prééminence. Nous ne pouvons pas nous permettre d'entendre dire que la plus élégante rue en Amérique est à Cleveland.»⁷⁶

Du point de vue du savoir-faire, New York semble bien armé pour relever ce défi. La *White City*, comme le note Lewis Mumford en 1924, n'est-elle pas «menée par les New-Yorkais, plus résolument sous l'influence

73. «Pleading for New-York», *The New York Times*, 12 janvier 1890, p. 1.

74. «Edison Back From Paris», *The New York Times*, 7 octobre 1889, p. 5.

75. *Real Estate Record*, 15 mars 1890, p. 363, cité dans Boyer, *Manhattan Manners ...*, op. cit., p. 20.

76. «The Rebuilding of New York», *Social Economist*, Vol. V, décembre 1893, p. 330.

européenne»⁷⁷ ?

En effet, la majorité des architectes des palais, dont Richard M. Hunt, George B. Post et Charles McKim, sont non seulement des anciens élèves de l'École des beaux-arts mais aussi installés à New York et protagonistes de leur profession⁷⁸. Une nouvelle génération d'anciens élèves new-yorkais de l'École, retournant chez eux dans les années 1880 et au début des années 1890, donnent une forme à leur attachement à l'École par la création, en janvier 1894, d'une société nommée The Beaux-Arts Society of Architects dont le but est la promotion des méthodes et principes d'enseignement de l'école française⁷⁹. Bien que des anciens élèves des générations précédentes occupent eux aussi les premiers postes de la Beaux-Arts Society — Charles McKim, par exemple, en est le premier vice-président —, un nouveau mouvement composé, entre autres, d'E. Flagg, T. Hastings, J. Carrère, William A. Boring (1859-1937), Edward T. Tilton (1861-1933) et W. Warren, cherche à diffuser à travers la Society ce qu'ils pensent être le «vrai» enseignement de l'École. Pour Flagg, cette dernière enseigne un style «architectural» pouvant «produire un style national» ; tandis que l'autre style, qu'il nomme «archéologique» et qui est appliqué dans la plupart des bâtiments de la World's Fair, représente «l'imitation déraisonnable de bâtiments étrangers et de styles anciens, dépassés et abandonnés par les peuples qui les produisaient il y a des siècles»⁸⁰.

Transformer New York en Paris

Au-delà des disputes stylistiques et personnelles, le but général partagé par les membres de la Beaux-Arts Society se résume, dans les termes de Flagg, à quatre objectifs : préserver «les principes de goût acquis à l'École des beaux-arts», s'opposer «aux caprices et abus de l'architecture comme elle est trop généralement pratiquée aux États-Unis», recruter «des jeunes hommes qui ont pu profiter d'une telle formation» et assembler les forces vers une «formation d'une école américaine d'architecture, modelée d'après l'École des beaux-arts»⁸¹. Un système d'ateliers intégrés aux agences d'architecture, l'organisation de concours et la fondation, en 1904, du Paris Prize permettant au lauréat de séjourner deux ans en Europe dont huit mois dans la capitale, sont les dispositifs qui aident à poursuivre ces buts⁸². Le mécanisme mis en place est si proche du milieu des beaux-arts parisiens que Paul Nelson (1876-?), le correspondant à New York de la revue française *L'Architecture*, s'étonne :

77. Mumford, *Sticks and Stones, a Study of American Architecture and Civilization*, New York, Dover, 1955 ; éd. orig. : New York, Boni and Liveright, 1924, p. 57.

78. Pour une étude détaillée de George Brown Post, cf. Landau, Sarah Bradford, *George B. Post, Architect*, New York, Monacelli, 1998. Signalons que George Browne Post est un ancien élève de R. M. Hunt et n'est alors qu'indirectement un ancien élève de l'École des beaux-arts de Paris. Comme chez Burnham, son admiration de cette école se manifeste cependant clairement par le fait qu'il envoie son fils James Otis Post y étudier. Ce dernier est admis en 1899 en Seconde classe de l'École. Cf. Delaire, *Les architectes...*, *op. cit.*, pp. 47, 376.

79. Pour un bref historique de la société, et plus généralement de l'établissement d'une «école française» en Amérique et les batailles stylistiques entre «archéologique» et «architectural», cf. Bacon, Mardges, *Ernest Flagg, Beaux-Arts Architect and Urban Reformer*, New York/Cambridge (Mass.), The Architectural History Foundation/MIT Press, 1986, p. 49-74.

80. Flagg, Ernest, «A Letter by Ernest Flagg», *Architectural Annual*, 1900, p. 31, cité dans Bacon, *Ernest Flagg*, *op. cit.*, p. 58.

81. «For a Club of Architects», *New York Tribune*, 4 avril 1893, cité dans *Ibid.*, p. 50.

82. Pour les ateliers, cf. notre troisième partie et, pour plus de détails, *Ibid.*, pp. 51-52. Pour le Paris Prize, cf. par exemple, Oechslin, Werner, «Apothéose einer monumentalen Architektur», *Archithese*, no. 18, 1976, pp. 15-16.

« Mais, s'écriera-t-on à l'idée de découvrir que New-York se cache peut-être dans un coin perdu de la France, de quel département New-York est-il le chef-lieu, puisqu'on n'y jure que par l'École des beaux-arts, un prix de Paris, et qu'on y chante même la chanson des pompiers ? »⁸³

Les tentatives d'établir à New York, et dans l'Amérique entière, une « école américaine » selon le modèle parisien, ne sont pas unanimement saluées, loin de là. S'interrogeant sur la pertinence d'importer un modèle pédagogique — et formel — de l'étranger et sur l'avenir de l'identité nationale dans les arts, des observateurs reprochent aux architectes américains du milieu beaux-arts leur agressivité et leur intention d'aliénation de la culture américaine.

Il est intéressant de suivre le développement des réactions face à la question de la nationalité de l'enseignement. En 1888, par exemple, la formation d'un élève américain à l'École de Paris est encore nommée une « dénationalisation de l'artiste » qui, « dans toute probabilité, va détruire ses chances pour une place permanente dans l'histoire »⁸⁴. Trois ans plus tard, le critique d'art John Charles Van Dyke (1856-1932), dans un article de *Harper's* visant à propager l'Art Students' League of New York et à minimiser l'attractivité de l'École parisienne, regrette que les aspirants, sans se poser de questions, « se précipitent vers Paris » où leur « art est tôt ou tard francisé » :

« Commencer l'art en France signifie normalement de terminer comme artiste français. »⁸⁵

En 1893, l'article « Our Beaux Arts Architects » du *New York Times* révèle l'étape suivante, à savoir des intentions très concrètes d'importation de l'architecture de Paris :

« Beaucoup [de ces jeunes architectes praticiens] sont des diplômés de l'École des beaux-arts et ils ont rapporté un fort sentiment de sympathie pour les idées qui gouvernent l'architecture officielle de Paris. Ils cherchent à réaliser ces idées dans l'architecture ici, et puisqu'ils ont le zèle de propagandistes, ils ont pris des mesures pour les diffuser parmi les jeunes hommes qui sont en train d'entrer dans la profession. »⁸⁶

L'auteur de cet article a beau constater que l'architecture dont a besoin New York est « quelque chose de plus fluide, adaptable, original que celle de Paris », il reconnaît comme intéressante la compétition entre des « vues variées, importées ou non ».

En 1898, finalement, dans un article de *Scribner's Magazine* rassemblant les textes des trois critiques d'art Montgomery Schuyler (1843-1914), Henry Rutgers Marshall (1852-1927) et Russell Sturgis (1836-1909), le premier constate, consterné :

83. Nelson, Paul, « Courrier des États-Unis », *L'Architecture*, 17 septembre 1904, p. 357. Dans notre troisième partie, nous reviendrons longuement sur ce correspondant et ses articles sur New York.

84. « Nationalizing... », *NYT*, *op. cit.*

85. Van Dyke, John C., « The Art Student's League of New York », *Harper's New Monthly*, octobre 1891, p. 698.

86. « Our Beaux Arts Architects », *The New York Times*, 28 novembre 1893, p. 4.

«C'est la première tentative faite dans ce pays d'une importation directe de l'architecture parisienne.

«Le *Classic Revival* actuel est essentiellement attribué à l'exposition de Chicago. Mais la forme particulièrement française qu'il a prise est, dans doute, due à la propagande zélée établie ici par les diplômés de l'École des beaux-arts. Les élèves revenants de cette institution, autrefois des «espions simples», viennent maintenant «en bataillons», rapportant avec eux une détermination à franciser l'architecture américaine et à refaire les villes américaines le plus possible similaires à Paris.»⁸⁷

L'accusation principale faite au *Classic Revival* est celle qu'il ne correspond pas à la mentalité américaine, traditionnellement plus proche de la Grande-Bretagne et de sa «prédilection pour le romantique et le pittoresque» que de «l'ordre et de la logique», de la «symétrie rigide et du formalisme» chers aux Français.

Le rejet grandissant d'une architecture beaux-arts américaine, du moins de la part de certains observateurs américains, semble être lié aux résultats de plus en plus tangibles de «la propagande zélée». Le correspondant de *L'Architecture*, par exemple, constate en 1904 qu'il est «certain que l'enseignement de l'École a eu, depuis quelques quinze années, une influence considérable sur l'architecture aux États-Unis»⁸⁸. C'est cependant en Amérique que toute une série d'articles expose ce phénomène que tous les auteurs, le saluant ou le critiquant, nomment «influence»⁸⁹. En 1907, par exemple, J. Stewart Barney (1868-1925), très critique de la présence des idées françaises en Amérique, déplore que ce phénomène soit devenu trop normal et accepté sans aucune critique. Son article de *The Architectural Record* commence ainsi :

«Il est bien connu dans le monde architectural que la plus forte influence actuellement opérante aux États-Unis est celle de l'école moderne française. Le profane, quand il observe d'un air détaché les nouveaux bâtiments qui poussent autour de lui, ne s'en rend pas compte et ne comprend même pas la force et la conséquence de ce fait. «Personne n'est surpris, un seul mot d'enquête ne se fait guère entendre, à peine même, que quelqu'un s'intéresse à discuter de la signification ou de la valeur de cette importation extraordinaire.»⁹⁰

87. M. S. [Montgomery Schuyler ?], «Schools of Architecture and the Paris School», *Scribner's Magazine*, décembre 1898, p. 766. Guillemets dans l'original. Le terme «Classic Revival» reste non traduit ici.

88. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture*, *op. cit.*, p. 357.

89. Le premier, en tout cas dans notre chronologie, est celui de Flagg, «Influence...», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 211-228. Allant à l'encontre du titre, Flagg signale que cette «influence» ne se sent pas encore et qu'il s'agit de toute façon d'appliquer des principes et non de copier des formes. Après Flagg, le débat sur «l'influence» s'appuie sur des résultats plus concrets. Cf. par exemple, les trois articles sur cette question dans *Proceedings of the Thirty-Third Annual Convention of the American Institute of Architects*, Washington D. C., 1899 : Brockway, A. L., «Influence of french school of design on architecture in America», pp. 59-71, Cram, R. A., «The Influence of the French School on American Architecture», pp. 71-77, et Warren, H. L., «The Influence of France Upon American Architecture», pp. 78-92. Puis, encore dans la revue d'architecture new-yorkaise, cf. Hastings, Thomas, «Influence of the Ecole des Beaux-Arts on American Architecture», *The Architectural Record*, numéro «Beaux-Arts», janvier 1901 ; Barney, J. Stewart, «The Ecole des Beaux Arts. Its Influence on Our Architecture», *The Architectural Record*, novembre 1907, pp. 333-342, et Hamlin, A. D. F., «The Influence of the Ecole des Beaux-Arts on Our American Architectural Education», *The Architectural Record*, avril 1908, pp. 241-247.]

90. Barney, «The Ecole...», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 333.

Monumentaliser New York

IV.3

Un «nouveau» New York

Un New York *Classic Revival*

Si l'importation des principes de «l'architecture officielle française» ne suscite pas de rejet général, c'est parce qu'elle semble parfaitement satisfaire les désirs new-yorkais de beauté et de monumentalité classiques européennes, représentatives d'une civilisation artistique. A ce propos, l'analyse de deux articles, l'un de 1895 dans *Scribner's*, l'autre de 1902 dans *Century* — les deux parlant de transformations architecturales réalisées ou en cours — se révèle intéressante.

Le premier, «Landmarks of Manhattan» du critique d'art Royal Cortissoz (1869-1948), est presque entièrement consacré au nouveau quartier qui est en train de voir le jour au nord-ouest de Central Park, entre Morningside Park et l'Hudson d'une part, et entre 110th et 120th Streets d'autre part⁹¹. A terme, ce quartier est censé comporter le St. Luke's Hospital, la cathédrale St. John the Divine, et le Columbia College. L'hôpital est l'œuvre d'Ernest Flagg. Le concours pour la cathédrale a été gagné par les architectes new-yorkais George Lewis Heins (1860-1907) et Christopher Grant Lafarge (1862-1938), formés selon les principes de l'École des beaux-arts au Massachusetts Institute of Technology puis à l'agence de Henry Hobson Richardson (1838-1886), lui-même ancien élève très célèbre de l'École des beaux-arts. Le plan de Columbia College est issu de l'agence McKim, Mead and White. Cortissoz ne souligne cependant pas l'origine «idéologique» des architectes mais la composition et l'effet d'ensemble de ces «monuments de Manhattan» :

«Un regard en biais vers Amsterdam Avenue fera découvrir les nombreux bâtiments de Columbia, de style classique, avec leur austérité éclairée par des touches de style Renaissance, et toute la collection de dortoirs, amphithéâtres etc., dominée par une noble bibliothèque de simplicité grecque. Cette bibliothèque va être placée au centre d'un quadrilatère formé par les autres bâtiments de l'université ; son dôme atteindra la hauteur nécessaire pour les dominer tous et partagera avec les tours de la cathédrale la prééminence parmi les objets élevés de la partie nord de la ville.»⁹²

91. Cortissoz, Royal, «Landmarks of Manhattan», *Scribner's Magazine*, novembre 1895, pp. 531-544.

92. Cortissoz, «Landmarks...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 541.



Deux *landmarks* de Manhattan

(*Scribner's*, 11/1895, p. 534 ; p. 535.)

Sept ans plus tard paraît «The New New York», un article de *Scribner's* rédigé par Randall Blackshaw et mis en images par le peintre et illustrateur américain Jules Guerin (1866-1946)⁹³. Blackshaw célèbre New York transformé par la construction de parcs, du Subway, de tunnels et de gares, de nouveaux quais et de grands ponts, d'édifices publics, de monuments et de quelques constructions privées. S'il présente longuement les travaux du Subway, c'est parce que ce moyen de transport laisse la rue intacte, alors que les effets du chemin de fer aérien sur l'aspect de la ville sont catastrophiques :

«Si un tunnel, comme il est construit maintenant, avait été financièrement et techniquement possible il y a un quart de siècle, quatre des avenues principales de la ville auraient pu échapper au défigurement par les chemins de fer sur pilotis qui les enlaidissent aujourd'hui.»⁹⁴

La mention des infrastructures — Subway, tunnel, quais et ponts — a pour tâche de démontrer l'ampleur des travaux en cours et l'amélioration future du fonctionnement de la ville et de son accessibilité. L'auteur ne les célèbre nullement comme de nouveaux monuments de la ville. Pour lui, ils sont discrets ou invisibles, pour que la beauté architecturale de la ville ressorte. L'auteur ne célèbre pas non plus les gratte-ciel, au contraire :

«Heureusement pour l'avenir architectural de la ville, on résiste de temps en temps à la tentation de dépasser le bâtiment le plus haut érigé auparavant, dans des circonstances où il serait facile d'y céder.»⁹⁵

Cortissoz, lui, avait émis un avis similaire :

«Des époques futures liront dans ces immenses constructions notre caractère comme une race d'hommes d'affaires. Ils liront une étrange période de l'histoire dans ce fantastique surplombement de notre dignité municipale (si l'Hôtel de ville existe toujours à ce moment-là) par les immeubles de bureaux énormes qui se pressent autour.»⁹⁶

Les quatorze illustrations de Guerin, dont les cinq premières sont colorées, témoignent parfaitement de la

93. Blackshaw, Randall, «The New New York», *The Century Magazine*, août 1902, pp. 493-513.

94. *Ibid.*, p. 496.

95. *Ibid.*, p. 502.

96. Cortissoz, «Landmarks...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 532.



Le «nouveau New York», un New York européen.

(*Century*, 08/1902, p. 492 ; p. 494 ; p. 495 ; p. 497 ; p. 498.)

hiérarchie de ce qui intéresse Blackshaw : à côté de douze images d'édifices publics et privés — tous de style classique, à l'exception du Musée d'histoire naturelle et de l'Union Club dont les images sont d'ailleurs placées en fin de l'article —, on en trouve une seule, celle d'une construction liée aux infrastructures (l'usine électrique du Subway) et une autre, la dernière, montrant un gratte-ciel (Flatiron Building)⁹⁷. Ce dernier semble avoir droit de cité car, selon l'auteur, «il devient probablement un monument lui-même grâce à sa taille et sa situation».

Blackshaw, comme Cortissoz, considère que le quartier de Morningside Heights est l'aménagement phare de la ville :

«Il y a déjà beaucoup de signes que Morningside Heights deviendra, d'un point de vue architectural, ce que sa physionomie naturelle l'a prédestiné à être — le plus beau quartier de la ville.»⁹⁸

En détail, il cite notamment la Low Library de Columbia, la grande cathédrale, le St. Luke's Hospital et les «bâtiments majestueux» du Barnard College.

Égaler Paris, Londres est dépassé

Il est d'intéressant de voir que Cortissoz, dans son article de 1895, utilise l'œuvre d'Hausmann comme toile de fond et comme référence pour parler des «Landmarks of Manhattan». En effet, la première des sept pages de son article, fait l'éloge du baron en général et de ses «ensembles» en particulier. Son article débute avec les lignes suivantes :

«Quand baron Hausmann faisait des ravages dans le vieux Paris, il ne manquait pas de critiques pour condamner

97. Les quatorze illustrations de Guerin montrent, dans l'ordre : la New York Public Library (Carrère et Hastings), le Hall of Fame (McKim, Mead & White), l'Appellate Court-House (Lord) et la tour du Madison Square Garden (McKim, Mead & White), la bibliothèque de Columbia University (McKim, Mead & White), le Washington Arch (White), l'usine électrique de la 74e rue (Pegram, ingénieur en chef), la chambre de commerce (Baker), le Stock Exchange (Post), la General Grant's Tomb (Duncan), le Soldiers' and Sailors' Monument (Stoughton, Duboy), le Metropolitan Museum (Hunt), le musée d'histoire naturelle (Cady, Berg & See), l'Union Club (Gilbert, Du Fais), le «Flat-iron» (Burnham).

98. Blackshaw, «The New...», *Century*, *op. cit.*, p. 505.

son goût. Des disciples de ces critiques sont toujours actifs à contester que les créations et rénovations du Second Empire étaient indignes de la mesure grandiose donnée par le Premier. Pourtant, c'était justement dans la grandeur de ses conceptions que Haussmann a montré son appréciation profonde de la vraie idée impériale. Son sens de l'échelle était héroïque. Ce n'était pas une mince affaire d'avoir modelé le Paris qui est, en gros, le Paris d'aujourd'hui ; de nous avoir donné les boulevards et les ponts, les nouveaux squares et bâtiments qui font de la capitale française, comme nous la connaissons maintenant, la ville la plus majestueuse de l'Europe moderne.»⁹⁹

Cortissoz souligne que la plus grande qualité du préfet parisien était de créer des «ensembles superbes», là où «des artistes plus talentueux mais d'une ambition moins colossale auraient lancé des monuments de beauté isolés». Il organise les ensembles parisiens en deux catégories : conçus en une pièce ou établis avec le temps ; les places de l'Opéra et de la Concorde étant pour lui des exemples de la première catégorie, l'ensemble autour du Panthéon et autour de Notre-Dame appartenant à la deuxième.

Aucun de ces ensembles urbains ne fonctionne sur le principe d'un campus, au caractère passablement introverti et aux bâtiments isolés. Mais tous sont marqués par une hiérarchie claire entre monument principal et bâtiments accompagnants. C'est vraisemblablement ce deuxième aspect qui permet à Cortissoz de trouver dans l'urbanisme de campus du nord de Manhattan des qualités haussmanniennes :

«J'ai commencé ces considérations décousues avec une référence à la capacité du baron Haussmann à remodeler une ville en tenant compte de l'effet général, ce que tel ou tel endroit du plan d'aménagement pourrait avoir.»¹⁰⁰

Vers la fin de l'article, par contre, l'enthousiasme de l'auteur l'emporte à tel point qu'il voit là l'occasion de surpasser l'œuvre d'Haussmann :

«Je me souviens de peu d'aménagements architecturaux en Europe si uniques, si pleins de caractère, si complètement monumentaux comme celui-ci promet d'être une fois terminé.

«Le rassemblement heureux à New York d'un tel nombre de constructions architecturales doit conférer à la ville un éclat nouveau et particulier. En changeant lentement mais sûrement toutes les caractéristiques du voisinage, les bâtiments de Morningside Park feront plus que tout ce que nous avons déjà produit pour placer la Métropole au niveau des capitales du vieux monde. Pour une fois, nous devrions surpasser Haussmann, bien que, par moment, nous souffrirons de l'absence de pouvoir pour démolir ainsi que pour reconstruire, ce qui était une des raisons principales de son succès.»¹⁰¹

Blackshaw, quant à lui, utilise Paris de façon similaire, mais dans une chronologie inversée et de manière plus

99. Cortissoz, «Landmarks...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 531.

100. *Ibid.*, p. 541.

101. *Ibid.*, pp. 542-544.

discrète. Dans la partie du texte décrivant les transformations de New York, Paris est la seule ville à être citée comme référence explicite par rapport à une construction. A propos de la traversée souterraine de l'île de Manhattan par le Pennsylvania Railroad et de la gare planifiée, il note :

«Cela mènera à une amélioration radicale de la qualité architecturale des bâtiments dans le voisinage de la gare proposée qui sera modelée, d'une façon générale, d'après la gare d'Orléans à Paris.»¹⁰²

Mais l'idée d'une possible compétition avec Paris est placée en début de l'article. Elle lui sert d'insister sur le changement qualitatif de la métropole américaine :

«Le chroniqueur pourrait se laisser éblouir par l'ampleur des chiffres exprimant la croissance municipale et le succès commercial ; mais des statistiques, peu importe à quel point stupéfiantes, ne peuvent jamais remplacer la légende ou l'histoire ancienne.

«Mais aujourd'hui, un nouveau New York est en train de naître qui promet de rivaliser, sinon en intérêt historique, du moins en grandeur et beauté, même avec une capitale si splendide que celle de la France.»¹⁰³

Les albums de souvenir photographiques et les livres d'associations de commerçants se multiplient à cette époque et célèbrent la suprématie de New York sur le reste de l'Amérique et du monde. Même dans leur préfaces, qui sont habituellement les textes les plus «patriotiques» et «chauvins» sur New York, on admet que Paris, seul, garde une supériorité artistique, faisant comprendre par la même occasion que l'on a dépassé Londres dont la seule supériorité est celle du nombre de sa population¹⁰⁴. On retrouve ce même message, par exemple, dans un article de 1902, dans *Harper's*, qui compare directement les mœurs et conditions de vie, dont les transports et l'intérieur des maisons, des sociétés new-yorkaise et londonienne : même sans avoir la force d'attraction issue de l'épaisseur historique de Londres ou de Paris, New York est dit supérieur en tout à la capitale britannique et son «goût seulement un degré moins raffiné que le parisien»¹⁰⁵.

La voie triomphale de New York

En outre de montrer, presque exclusivement, des édifices publics et privés de style classique, les illustrations de Guerin sont censées également de faire comprendre que New York comporte maintenant une série de monuments nationaux, à l'instar de la capitale française. Le General Grant's Tomb, inauguré en 1897, est dédié au général de la guerre de Sécession américaine (1860-1865), tandis que le Soldiers' and Sailors' Monument, inauguré en 1902, commémore les soldats tombés dans cette même guerre. Cependant, le plus important parmi ces monuments semble être le Washington Arch ; il est le seul auquel Guerin dédie une de ses grandes

102. Blackshaw, «The New...», *Century*, *op. cit.*, p. 500.

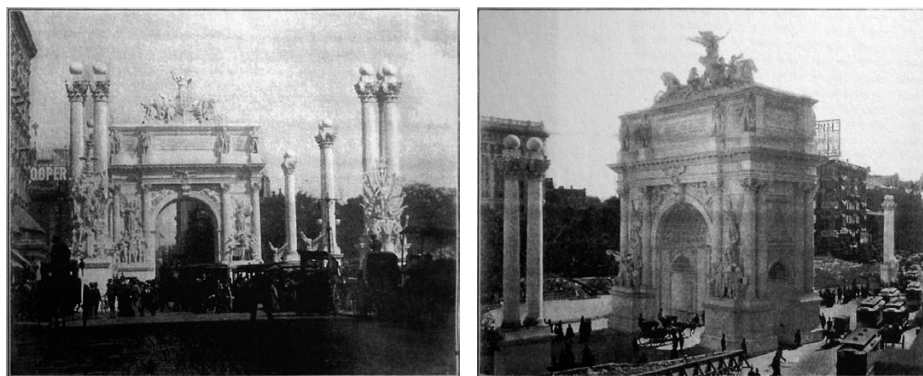
103. *Ibid.*, p. 493.

104. Cf. par exemple, la préface de *Views of New York*, Portland (Maine), L. H. Nelson, s. d. [c1904].

105. Brooks, Sydney, «London and New York», *Harper's New Monthly*, janvier 1902, p. 300.

La constitution d'un axe
trionphal à New York.

(*Scribner's*, 12/1899, p. 766 ; p. 767.)



planches en couleur. Cet arc en marbre érigé en 1892, placé en bordure nord du square homonyme et dans l'axe de la Fifth Avenue, remplace une construction temporaire dressée trois ans plus tôt, un peu plus loin dans l'avenue, pour commémorer le centenaire de George Washington en tant que premier président des États-Unis. L'arc est situé au cœur de la ville, contrairement aux deux premiers monuments placés tous les deux dans le Riverside Park longeant le Hudson à hauteur de Morningside Heights. De surcroît, il arrête visuellement la voie la plus représentative de New York. En 1892, l'année de la construction du Washington Arch, l'intention «d'un certain nombre d'habitants connus d'ériger un arc magnifique, le plus bel exemple de ce type que l'intelligence et le capital américains sont capables de produire, à l'entrée de Central Park, côté Fifth Avenue», confirme l'importance symbolique de la Fifth Avenue comme axe principal de New York¹⁰⁶.

Si l'Arc de Triomphe de l'Étoile semble avoir servi de référence stylistique, et à échelle réduite, à l'arc new-yorkais dessiné par Stanford White (1853-1906) pour Washington Square, il nous paraît plus important de pointer sur la similitude — toute proportion gardée — de la situation urbaine entre l'axe principal et les arcs de New York d'une part, et l'axe Tuileries Champs-Élysées et les arcs du Carrousel et de l'Étoile d'autre part. Dans les deux cas, la voie considérée comme la plus majestueuse de la ville est tendue entre deux arcs de triomphe dont ceux du bas, topographiquement parlant, sont placés dans un espace vert tandis que ceux du haut sont situés à proximité des espaces verts principaux de la ville (Central Park et Bois de Boulogne) et ont pour ces derniers une fonction de portes d'entrée.

C'est donc pas surprenant qu'en 1899, la Fifth Avenue soit choisie, pour la troisième fois, comme site pour accueillir un arc de triomphe. La construction de cet arc, temporaire, est dirigée par l'architecte Charles Rollinson Lamb (1898-1940)¹⁰⁷. Il est érigé pour donner un cadre festif et solennel au retour de George Dewey (1837-1917), amiral victorieux dans la bataille de la baie de Manille contre les Espagnols. Dans la mesure où l'Amérique fête là non seulement une victoire militaire mais aussi les débuts de l'empire américain à l'échelle mondiale, l'arc confère à Fifth Avenue l'aspect d'une véritable voie triomphale, rappelant la transformation de

106. «Planning a Fine Arch», *The New York Times*, 23 novembre 1892, p. 8.

107. R. S. [Russell Sturgis ?], «The Sculptures of the Dewey Reception in New York», *Scribner's Magazine*, décembre 1899, pp. 765-768.

l'avenue des Champs-Élysées par la construction, au début du dix-neuvième siècle, de l'Arc de Triomphe de l'Étoile.

La situation urbaine du Dewey Arch est celle qui, à New York, se rapproche le plus de celle de l'arc parisien : évidemment placé sur la Fifth Avenue, il se trouve à la hauteur de Madison Square, là où l'avenue croisent le plus de voies, nommément Broadway et la 23e rue. L'arc lui-même est orné de « quatre immenses groupes de figures suggérés par les sculptures du grand arc de Napoléon »¹⁰⁸. Alors que l'installation temporaire du Dewey Arch ne permet pas réellement une transformation de la Fifth Avenue en avenue des Champs-Élysées, elle confère néanmoins à New York une certaine majesté jusqu'alors inconnue.

Plus majestueux que les Champs-Élysées

Ces tentatives temporaires et ponctuelles de produire à New York des espaces monumentaux ne satisfont nullement l'architecte Ernest Flagg. Mécontent du fonctionnement et, surtout, de la force symbolique et spatiale du plan des rues de New York, il publie en 1904 dans *Scribner's* un article, illustré d'un nouveau plan de Manhattan, dans lequel il expose sa critique et sa proposition d'amélioration¹⁰⁹.

La critique de Flagg du plan de New York concerne naturellement sur le plan d'extension de 1811. Comme tous ceux qui se penchent également sur la question, l'architecte le juge déficient pour le raccordement des nouvelles voies avec les voies existantes, pour les besoins du transit nord-sud et dans le respect de la topographie naturelle du terrain. Même, avant ces considérations fonctionnelles, il le tient responsable de « l'aspect désespérément monotone, de commercialisme insipide », et aussi de mettre « comme un obstacle à toute tentative de donner à la ville ce grand air métropolitain qui distingue la plupart des grandes capitales de l'Europe »¹¹⁰.

Quelques lignes plus loin, on trouve une deuxième remarque allant dans ce sens :

« Les premières qualités requises pour une grande métropole, autre que les rues et les îlots, ne semblent pas avoir été pris en compte. Il n'y avait pas la moindre suggestion d'effets artistiques ; l'idée d'une telle chose ne venait probablement jamais à l'esprit des planificateurs. Leurs idées étaient étroites et provinciales, et leur plan reflétait et retenait leurs idéaux. Avec un tel plan, est-il surprenant que la ville doive être remarquée pour son manque de fierté civique ? »¹¹¹

« Étroit » et « provincial » : sans accuser ouvertement la laideur, il en ressort clairement un complexe d'infériorité concernant l'aspect esthétique ou artistique de New York.

108. *Ibid.*, p. 765.

109. Flagg, Ernest, « The Plan of New York, and How to Improve it », *Scribner's Magazine*, août 1904, pp. 253-256.

110. *Ibid.*, p. 253.

111. *Ibid.*

Le projet présenté par Flagg prend son point de départ dans une critique du principe même de Central Park, surprenante pour un New-Yorkais. Elle comporte deux points centraux : premièrement, l'effet d'obstacle que le parc constitue dans «l'axe naturel de circulation» de l'île, entraînant «la quasi clôture des deux avenues centrales» ; deuxièmement, le parc étant de plus en plus entouré d'immeubles, son caractère «suburbain» voire «rural» ne convient plus à une situation urbaine, il perd au passage sa «raison d'être». L'architecte ajoute que les vrais parcs ruraux sont désormais atteignables par les transports en commun rapides. Le traitement des espaces verts en ville doit cependant correspondre à leur contexte et instaurer une sorte d'interdépendance avec les immeubles :

«Ils devraient être conçus d'une manière formelle plutôt qu'organique, car, puisqu'ils doivent être vus en rapport avec les bâtiments, il devrait y avoir un tel degré d'harmonie entre les deux qu'ils se mettent réciproquement en valeur. Les terrains devraient former une belle scène pour les bâtiments, et les bâtiments devraient servir à orner les terrains.»¹¹²

Le principe du projet consiste, dans un premier temps, à prolonger les Sixth et Seventh Avenue à travers Central Park, à faire avancer les îlots construits des deux côtés sur le terrain du parc jusqu'aux deux avenues (en prévoyant plus de rues nord-sud qu'est-ouest), et à percer une nouvelle voie dans l'axe de la bande centrale verte délimitée par ces mêmes avenues. Dans un deuxième temps, cette bande centrale verte, de la largeur d'un îlot entier (300 mètres), s'avance au nord jusqu'au Harlem River et se termine au sud dans Greenwich Village (Christopher Street). Pour permettre une circulation fluide jusqu'à l'Hôtel de Ville, l'avenue seule rejoint Varick Street, qui est à son tour élargie et prolongée. Au total, Flagg ne diminue pas la surface verte, mais la redistribue et la requalifie :

«Le but de tels terrains d'agrément devrait être d'ouvrir et d'égayer l'apparence de la ville, d'apporter du soleil, de l'air et de la végétation au cœur de la ville, d'offrir des promenades et voies agréables ; et, par le choix judicieux du placement, de distribuer ces avantages à la portée du plus grand nombre de gens.»¹¹³

Flagg fournit également ses références :

«New York doit avoir un tel parkway qui servirait à la fois d'espace de respiration pour la ville surpeuplée et d'artère principale de communication à travers elle ; une avenue comme les Champs-Élysées de Paris, Unter den Linden de Berlin, ou la Ringstrasse de Vienne, mais plus large que chacune des trois.»¹¹⁴

D'autres textes de Flagg montrent que l'avenue des Champs-Élysées est sa référence unique et que c'est elle qu'il souhaite dépasser. Dans une première version manuscrite d'un article où il revient sur son projet et

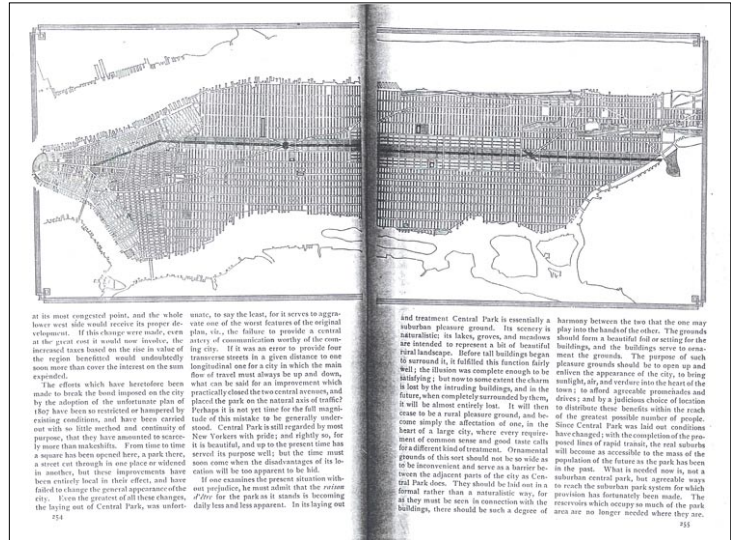
112. *Ibid.*, p. 255.

113. *Ibid.*

114. *Ibid.*, p. 256.

Un New York à la hauteur de son ambition.

(Scribner's, 08/1904, pp. 254-255)



«l'occasion manquée» pour New York, Flagg note :

«[...] offrant ainsi un parkway un peu comme les Champs-Élysées mais à une échelle plus grande.»¹¹⁵

Dans une deuxième version du même texte, il écrit :

«Concernant la majesté du plan, New York aurait été sans rival. L'exemple le plus proche aurait été Paris avec ses Champs-Élysées, et même celui-là seulement un exemple très faible.»¹¹⁶

La réception dans la presse faite à la proposition de Flagg est mitigée. La revue conservatrice *Record and Guide* réagit immédiatement par un article enthousiaste :

«Dans le cas où il se réaliserait, [ce plan] ferait de New York une ville beaucoup plus belle et plus agréable qu'aujourd'hui ; et il faut souhaiter très fort qu'il puisse être réalisé.»¹¹⁷

Mais la revue souligne également la difficulté, et même l'impossibilité, de toucher à Central Park, lieu sacré des New-Yorkais. Henry James exprime cela au même moment de la façon suivante :

«Au Park, par conséquent, et au Park seul, jusqu'à présent, l'appétit esthétique a eu à s'adresser, et l'endroit a donc essuyé bien des demandes péremptoires, en jouant année après année le rôle d'une aubergiste cordiale [...]. [Avec], de plus, l'intéressant effet d'être prêt à reconnaître, dans cette lumière, que l'endroit ne devait être rien d'autre, dans l'ensemble et en détail, que ce qu'il est.»¹¹⁸

Quant au *New York Times*, sous le titre explicite «Détruire Central Park», il donne une description détaillée du projet de Flagg et mais pointe une évidente contradiction :

115. Flagg, Ernest, «Re-arrangement of Central Park», texte manuscrit non daté, non publié [?], Flagg Papers, Avery Architecture and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

116. Flagg, Ernest, «A Lost Opportunity», texte dactylographié non daté, non publié [?], Flagg Papers, Avery Architecture and Fine Arts Library, Columbia University, New York.

117. «A New Plan For Manhattan», *Record and Guide*, 20 août 1904, p. 390.

118. James, Henry, *The American Scene*, New York, Harper, 1907. Cité ici de la traduction française, *La scène américaine*, Paris, La Différence, p. 174.

«Mr. Ernest Flagg fait une proposition très radicale pour la transformation de la ville.

«La partie essentielle de son plan d'embellissement de New York est la destruction de Central Park, la seule belle chose dont chacun est fier et à laquelle tout le monde prend pareillement plaisir.»¹¹⁹

Tout en disant que c'est un projet intéressant, on souligne d'autres obstacles encore : l'impossibilité financière et la résistance de tous ceux qui habitent en face du parc. L'article conclut alors :

«Mais il est inutile d'accumuler des objections pratiques ou sentimentales à ce plan d'haussmannisation. Il est probable que son intérêt demeure exclusivement académique.»¹²⁰

Si, dans l'usage new-yorkais de l'époque, le terme «d'haussmannisation» désigne apparemment plus généralement toutes opérations de percement de voies, l'utilisation du terme «académique» nous paraît ici plus convaincant. En effet, on peut facilement constater que le plan présenté montre des signes extérieurs de certains principes de composition enseignés à l'École des beaux-arts. Comme nous l'avons vu précédemment, Flagg résume ces principes par la forme humaine et sa symétrie parfaite de part et d'autre d'un axe central. Cet axe central joue un rôle primordial dans l'enseignement de son ancien professeur Blondel :

«Le patron jette un coup d'œil sur son travail mais ne daigne pas s'asseoir. Il dit, «Tu n'en sais pas assez pour dessiner un axe», puis s'en va. La leçon est courte mais ne va pas être oubliée. L'étudiant a appris une des lois fondamentales de la composition architecturale. La prochaine fois, il commencera son travail avec la ligne principale.»¹²¹

La géométrie des voies new-yorkaises permet à Flagg d'intégrer sans difficulté particulière la 'ligne principale'. Le *damier* de 1811, qu'il critique à cause de son autonomie par rapport à la ville existante et la topographie, se dévoile alors comme support idéal.

New York donne-t-il la géométrie au projet de Flagg, ou bien New York lui permet-il plutôt de faire un projet dans l'esprit de son patron d'atelier ? Cet enseignement de l'axe principal fait-il comprendre à Flagg les lacunes du plan de New York, c'est-à-dire l'absence justement d'un axe et, par conséquent, d'une hiérarchie spatiale et d'une force symbolique ? Pour atteindre le but fonctionnel de faciliter la circulation, il ne semble pas indispensable que la bande du parkway soit placée dans l'axe de Central Park. Elle s'y trouve, pourtant, créant ainsi ce dessin symétrique qui se développe à partir de l'axe central.

Un autre indice d'un «urbanisme beaux-arts» est l'installation d'énormes places monumentales. Là où la nouvelle voie projetée croise des voies diagonales existantes — Broadway au sud de Central Park et Harlem Lane (aujourd'hui St Nicholas Avenue) au nord —, Flagg instaure de grandes places circulaires, probablement

119. «To Destroy Central», *The New York Times*, 31 juillet 1904, p. 4.

120. *Ibid.*

121. Flagg, «The Ecole...(III.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 41.

destinées à recevoir des arcs de triomphe ou d'autres sculptures monumentales. Les deux nouvelles voies diagonales ajoutées à ces endroits semblent plus satisfaire un désir de majesté et de symétrie pour ces places que l'intention de résoudre des problèmes de circulation. En tout cas, on pourrait adresser à ces deux courtes voies la critique que Flagg réserve aux avenues new-yorkaises installées par le plan de 1811 :

«Elles ne commencent nulle part en particulier.»¹²²

On pourrait ajouter qu'elles ne se terminent nulle part non plus.

Bien que Flagg tente de justifier son intervention surtout par la nécessité d'améliorer la circulation dans Manhattan, l'introduction d'une épine dorsale lui permet d'abord de créer une image claire et forte ; une image, et un espace, susceptible de satisfaire les envies de majesté new-yorkaise et réveiller la «fierté civique» de la population.

Un autre élément peut corroborer notre hypothèse : s'il s'agissait réellement d'améliorer fonctionnellement la ville, pourquoi alors limiter les réflexions à l'axe et à son lien, beaucoup moins glorieux, avec l'Hôtel de ville ? En effet, le dessin de l'architecte n'indique que le Brooklyn Bridge et, encore plus schématiquement, le Williamsburg Bridge ouvert en 1903 mais omet le Manhattan Bridge en cours de réalisation. Les ponts sont pourtant les points essentiels pour les raccordements des *boroughs*. Par ailleurs, tout terrain en dehors de Manhattan est représenté en blanc — pour Flagg, la création du Greater New York n'a pas eu lieu. C'est cette abstraction qui souligne encore une fois la primauté de la quête d'une nouvelle identité sur toutes les autres considérations.

Nous avons noté précédemment que Flagg, quand il s'exprime en 1894, se sert de l'homogénéité de l'aspect de la ville haussmannienne pour dénoncer l'aspect architectural de New York. En revanche, il n'évoque pas le principe de composition des voies parisiennes. Dix ans plus tard, pour dresser son «plan d'amélioration» pour New York, il n'évoque plus Paris que comme exemple dépassé. Or, le profil de voies que Flagg propose y existe dans la partie basse de l'avenue principale de Paris, entre la place de la Concorde et le rond-point des Champs-Élysées. Sur 700 mètres de long, ce profil est effectivement composé d'une voie centrale traversant un espace vert d'agrément. Comme chez Flagg, la distance entre l'axe de la voie et les façades des immeubles, dans ce cas ceux de l'avenue Gabriel, est de 150 mètres.

En ne nommant pas explicitement de modèle pour son plan de New York, Flagg montre peut-être qu'il a appliqué l'enseignement de son patron Blondel à propos de l'importation directe d'une forme dans un contexte étranger :

122. Flagg, «The Plan...», *Scribner's*, *op. cit.*, p. 253.

« «Jeune homme», il dit, «tout cela a l'air vieux. J'ai vu cette porte à Vérone, cette fenêtre à Florence, cette corniche à Rome. Ceci est une compilation, non de l'architecture mais de l'archéologie. Tu es ici pour apprendre l'architecture, le plus noble des beaux-arts. Ce n'est pas en compilant ou en copiant même les plus grands œuvres d'autres personnes que tu peux espérer réussir, mais en apprenant d'apprécier et d'appliquer les principes guidant les concepteurs»,»¹²³

Pour New York, Flagg utilise le principe de la voie la plus monumentale de Paris mais se doit à voir au-delà :

«On pourrait construire ici une voie digne de la métropole du nouveau monde. [...] Elle résoudrait à tout jamais des difficultés du transit, deviendrait, puisqu'elle serait la plus importante, la plus belle route du monde, et, au même temps, donnerait à l'île l'espace de respiration et de beauté qui lui font si cruellement défaut.»¹²⁴

123. Flagg, «The Ecole ... (Ill.)», *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 41.

124. Flagg, «The Plan... », *Scribner's*, *op. cit.*, p. 256.

Haussmanniser New York

V.1

De l'art public à l'aménagement urbain inspiré par Paris

Le débat urbanistique new-yorkais autour de l'année 1898 a deux racines. L'une est la technique de la construction, de l'entretien, du nettoyage des rues et de la canalisation, deux grands thèmes du dix-neuvième siècle; l'autre, c'est la culture du City Beautiful, issue d'un souci naissant, en réaction au seul souci technique, vers la fin du siècle, de l'embellissement et de la décoration de la ville. La parfaite étanchéité entre ces racines est explicable, car New York a grandi, tout au long du dix-neuvième siècle, dans un plan préétabli, sans jamais être confrontée à la problématique de l'extension de la ville, de la création de voies, et de leur composition¹. Plutôt que de voir se mêler en un seul souci les préoccupations à la fois du fonctionnement et de l'apparence de la ville en un seul souci, on peut assister, en l'absence d'urbanistes professionnels, à un débat marqué dans la plupart des cas d'une mise en avant des valeurs particulières de chaque groupe professionnel, se battant pour l'hégémonie de leur contribution à la nouvelle discipline.

Cependant, il semble maintenant que les problèmes urbains évoqués ne sont plus résolubles sans la création de nouvelles voies et d'autres interventions dans le tissu urbain. Confrontés à ce défi, certains individus ou rassemblements professionnels, comme des sociétés d'art ou des clubs d'ingénieurs, font des réflexions en dehors de leur discipline. À l'intérieur de ces organismes, des comités de 'voirie' ou de 'plan de ville' sont créés avant même que la ville installe ses propres commissions d'urbanisme. Les comités et les individus en question travaillent à la fois sur des problèmes précis et sur la question du plan de ville en général, les propositions formulées sont publiées dans des revues, ouvrages, rapports, ou compte-rendus d'activité (*Proceedings*). L'analyse de ce travail, dans les chapitres suivants, permet d'éclaircir le rapport des acteurs avec la capitale française qui sert de base à un milieu spécifique.

La New York City Art Commission et son agent de transfert M. R. Maltbie

Avec la création du Grand New York, le 1er janvier 1898, les nouvelles lois constitutionnelles de la ville, réunies dans une charte (New York Charter), sont établies. Cette charte définit et organise les instances politiques et

1. Le plan d'extension de 1811 a été rarement modifié. Parmi ces modifications, il y a par exemple Madison et Lexington Avenue, ajoutées dans les années 1830.

administratives de la ville. Dans ses paragraphes 633 et 637, la charte exige la création d'une Commission d'art de la ville de New York. Celle-ci est composée de dix membres, dont quatre *ex officio*, le maire et les trois présidents du Metropolitan Museum, de la New York Public Library, et du Brooklyn Institute of Arts and Science, ainsi que d'un peintre, d'un sculpteur, et d'un architecte, complétée par trois résidents de New York n'appartenant à aucune de ces catégories professionnelles. La commission, chargée de l'art public, est censée émettre un jugement sur la qualité artistique afin d'approuver ou non l'achat ou l'acceptation d'une œuvre d'art destinée à l'espace public. A travers la définition de la notion de l'«œuvre d'art», le paragraphe 637 de la charte explique le champ d'intervention de la commission :

«Le terme «œuvre d'art» utilisé dans ce paragraphe devrait s'appliquer et inclure toutes les peintures, décorations murales, vitraux, statues, bas-reliefs et autres sculptures ; monuments, fontaines, arcs ou autres constructions permanentes prévues pour l'ornement ou la commémoration.»²

Ceci montre également la proximité étonnante des thèmes avec ceux qui ont été travaillés à l'École des Beaux-Arts de Paris et que l'étude de Hodebert qualifie de 'urbains', comme on a pu le voir plus haut. Malgré un certain intérêt pour la ville, on voit cependant qu'il s'agit toujours, exactement comme pour l'école, d'une logique d'objets singuliers et isolés.

La similarité avec la logique de 'décoration urbaine' de l'École parisienne n'a cependant rien de surprenant, car les artistes et architectes new-yorkais sortent depuis des décennies de cette école. Chaque ancien-élève importe avec lui non pas seulement la conviction de l'importance et de la justesse d'une ambiance artistique, mais également les solutions académiques en la matière. Dans ce sens-là, Paris alimente fortement le mouvement du City Beautiful, fait déjà apparent lors de l'Exposition Colombienne de Chicago qui marque un tournant pour la propulsion des idées du mouvement. Le nombre écrasant, par rapport aux autres villes, des anciens-élèves new-yorkais et leur domination non pas seulement à Chicago en 1893, mais aussi dans le milieu artistique de New York même, crée ce lien direct entre Paris et la commission d'art de New York.

Au début, cette liaison n'est pas évoquée explicitement, on peut néanmoins en trouver deux autres signes. L'Art Commission de la ville de New York est la première des États-Unis, seule celle de Boston est créée la même année³. Ne serait-ce pas dû à la 'pression' exercée par un milieu d'anciens des Beaux-Arts ? En effet, les rangs des peintres, sculpteurs, et architectes de la commission sont occupés en plus grande partie par des professionnels ayant étudié à Paris. Ceci est particulièrement vrai pour les architectes, et peut être aussi appliqué aux artistes comme Francis D. Millet (1846-1912) qui, après avoir occupé le poste de Directeur de

2. *Laws Relating to Art Commissions*, New York, 1914, p. 44.

3. Cependant, il existe depuis 1887 une commission d'art de l'état de Connecticut; les prochaines villes après New York et Boston sont : Chicago 1899 ; Cleveland 1902 ; Denver 1904 ; New Haven 1905 ; Detroit, Mount Vernon, Yonkers, 1909 ; Charleston 1910 ; Los Angeles, Milwaukee, Pittsburgh, 1911 ; Jersey City, Philadelphia, Newark, 1913. Cf. *Ibid.*

Décoration à l'Exposition de Chicago, occupera de 1907 à 1909 la place du peintre au sein de la commission⁴. Il n'est pas étonnant non plus de voir Charles McKim, élève de Daumet de 1867 à 1870, nommé en 1898 premier architecte dans le cercle de la commission d'art. Après la disparition de Richard Morris Hunt en 1895, McKim devient par ailleurs le doyen de la scène architecturale new-yorkaise, voire américaine⁵.

L'ampleur des actions stimulées par l'exposition de 1893, mais également leurs dérapages inévitables dans le mauvais goût, causés par l'absence d'une culture artistique, mènent alors à la mise en place de la commission d'art comme outil de contrôle esthétique de l'ornementation de la ville. Elle représente ainsi la première initiative officielle, prise par la ville de New York, qui prend en compte un 'intérêt d'utilité publique' en matière d'art public.

Après ces débuts consacrés aux objets d'art seuls, la commission voit à deux reprises ses compétences s'élargir. En 1901 :

«La commission devrait agir de manière similaire, avec des pouvoirs similaires, concernant les projets de bâtiments, ponts, têtes de pont, portails, grilles, lampadaires ou autres constructions érigées ou à ériger sur des terrains appartenant à la ville [...]»⁶

C'est seulement en 1907 que sa compétence dépasse le champ des Beaux-Arts, et trouve une intervention urbanistique au niveau des voies :

«La commission devrait agir de manière similaire, avec des pouvoirs similaires, [...] concernant les tracés, les profils et l'emprise des voies et terrains publics.»⁷

L'élargissement de ses compétences à tout ce qui appartient au domaine public, englobant de plus en plus des aspects urbanistiques, montre la tendance d'une volonté politique à New York. La nécessité de nourrir cette tendance provoque en 1903 le voyage d'étude officiel, dans seize villes européennes, qu'entreprend Milo Roy Maltbie (1871-?), premier secrétaire assistant de la commission⁸. Maltbie est docteur en droit administratif et municipal (thèse soutenue en 1897 à l'Université de Columbia), et auteur d'une étude comparative sur '*Municipal Functions : A Study of the Development, Scope and Tendency of Municipal Socialism*', publiée en 1897 dans la revue *Municipal Affairs* dont il est le rédacteur-en-chef. Il a déjà effectué un premier voyage, quatre ans auparavant, qui lui a permis d'étudier personnellement les questions et les conditions locales en Europe. Lui, qui a largement enquêté sur le 'civisme' européen du point de vue légal, administratif et politique, est maintenant en mission pour étudier le côté artistique, l'art civique. Dans l'introduction de son rapport officiel,

4. A cette fin, et en ce qui concerne les architectes, la liste des membres de la commission d'art de New York a été croisée avec celle des anciens-élèves comme fournie dans Delaire, *Les architectes élèves...*, *op. cit.*, p. 479 ; cette liste s'arrête vers 1907 et ne constitue un outil fiable que pour le début de l'organisation.

5. En outre de son activité au sein de l'agence McKim, Mead, and White, McKim est le président de l'American Institute of Architects.

6. *Laws Relating...*, *op. cit.*, p. 44.

7. *Ibid.*

8. Dans l'ordre de Maltbie, il s'agit des villes suivantes : Copenhague, Stockholm, Helsingfors, St. Petersburg, Moscou, Varsovie, Budapest, Vienne, Dresde, Berlin, Hambourg, Altona, Cologne, Bruxelles, Anvers, et Paris.

il rappelle le but de cette mission, manifestement plus large que le simple emplacement d'œuvres d'art:

«[Il s'agit] d'enquêter et de rédiger un rapport sur les sujets en relation avec le travail de la commission, notamment l'art municipal, le développement des villes, les centres civiques, les édifices publics et quasi-publics, les instances modernes d'embellissement urbain dignes d'attention dont les boulevards, les ponts, les places, les décorations intérieures et extérieures des édifices publics et quasi-publics, et sur les sujets liés à tout cela dans les villes européennes.»⁹

Or, dès le premier paragraphe de son récit, Maltbie fait savoir que les villes européennes ont le grand inconvénient d'avoir grandi sans plan et que c'est pour cela que le plan, le *comprehensive scheme*, obtient maintenant la plus grande importance :

«Il n'était pas seulement impératif d'exproprier et de reconstruire des bâtiments individuels, mais le plan des rues de la ville a souvent dû être modifié, de nouvelles voies coupées à travers des quartiers fortement peuplés, d'anciennes rues élargies et de virages tortueux rectifiés. Ce travail a dû être fait en premier, car aucun projet général d'embellissement de la ville n'aurait pu être préparé sans que le plan de base ne soit déterminé.»¹⁰

Avec la notion du «plan général de la ville», le secrétaire assistant va au-delà du champ d'intervention de la commission d'art. Certainement conscient que la même question se pose parallèlement à New York, celle des changements dans les plans de villes est traitée au début. Le premier paragraphe, intitulé «Reconstruction of Paris», démontre clairement l'importance de la référence haussmannienne pour cette question :

«Le travail avait été commencé sous Napoléon Ier, mais les plus grands pas avaient été faits après que le baron Haussmann eût commencé ses projets gigantesques consistant à reconstruire la ville entière. [...] On dépense des millions de francs chaque année pour faire pénétrer la lumière et l'air des quartiers congestionnés, pour améliorer les équipements de transports et pour créer des boulevards et des espaces libres. Le résultat est que Paris possède un meilleur système de boulevards que toute autre ville européenne, et sa beauté, mondialement connue, est largement due à ces larges avenues bordées d'arbres, ces parcs et espaces libres qui sont multipliés et embellis d'année en année.»¹¹

Mais Paris et ses nouvelles voies sont non seulement un idéal de beauté, ils fournissent également l'exemple d'une prévoyance planificatrice :

«Les plans sont dressés et adoptés longtemps en avance. Dès que les fonds sont disponibles et la propriété peut être acquise à un coût raisonnable, le projet est poussé, non pas fait par à coups mais régulièrement, systématiquement et en accord avec les besoins croissants de la ville.»¹²

9. Maltbie, M[altbie] R., *Civic Art in Northern Europe, a Report to the Art Commission of the City of New York*, New York, 1903, p. 3.

10. *Ibid.*, p. 4.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*, p. 5.

La question du plan et de ses transformations est ensuite approfondie. Les différents systèmes de voies et les compositions des plans sont également traités. Maltbie conclut par la 'suggestion de principes' qui semblent être tirés directement de la situation parisienne :

«Des conditions locales [...] déterminent lequel de ces projets est le meilleur pour une ville particulière, mais le transport rapide requiert le développement de centres civiques avec un système d'avenues rayonnantes partant du centre des affaires et des autres centres locaux [...]. Un tel système augmente également l'attractivité de la ville, car les points focaux fournissent de bons emplacements pour les édifices publics et des monuments. Ils ne produisent pas seulement de belles perspectives, mais confèrent aux constructions publiques la dignité et la grâce qui leur manquent si elles sont placées dans des rues étroites, enfermées par d'autres bâtiments.»¹³

En montrant que la circulation rapide n'exclut pas la mise en scène de monuments, Maltbie arrive alors au cœur du problème new-yorkais : à la fois le manque de voies et de sites aptes à accueillir des édifices publics et à permettre leur mise en scène. Cette situation est d'autant plus à plaindre :

«L'expérience européenne montre, en outre, qu'il n'est pas vital qu'une avenue ou un boulevard soit tracé en ligne droite sur une longue distance.»¹⁴

Et il est nécessaire d'interrompre la ligne droite ce qui «permet à l'œil du voyageur de s'arrêter sur une colonne, un arc, une fontaine ou une façade d'un édifice public. Imaginez l'avenue de l'Opéra sans le grand opéra de Paris à son bout»¹⁵.

Au-delà de l'exemple de Paris, les autres villes visitées sont bien sûr également citées, surtout au travers d'énumérations d'exemples pour des sujets comme la plantation d'arbres, l'aménagement des rues, les petits parcs et les espaces libres, l'union des parcs et des bâtiments publics, les centres civiques ou, encore, les équipements de transport. Parfois, elles sont discutées dans un paragraphe entier : «une ville a surpassé toutes les autres», par exemple St. Petersburg pour sa planification prévoyante et généreuse, Dresde pour sa décoration florale des jardins, bâtiments, et fenêtres, et les villes russes pour leur emploi de couleurs.

Maltbie ne dépasse non seulement les sujets se rapportant au travail de la commission — il fait des considérations à la fois fonctionnelles et artistiques à propos du plan de ville —, mais aussi en abordant la réglementation du volume et de l'expression du bâti, prescriptions inexistantes dans le New York de 1903. Là aussi, le cas de Paris est représentatif pour Maltbie. En s'appuyant sur le nouveau règlement parisienne de 1902, il explique le système de réglementation de la hauteur des immeubles en fonction de la largeur de la rue :

«Non seulement les rues et les étages inférieurs des bâtiments reçoivent abondamment de la lumière et de l'air, mais la silhouette est rendue uniforme.»¹⁶

13. *Ibid.*, p. 8.

14. *Ibid.*

15. *Ibid.*

16. *Ibid.*, p. 11.

Le regard positif de Maltbie sur l'uniformité du skyline fait apparaître des commentaires divergeants à Paris et à New York sur l'œuvre haussmannien et ses fruits architecturaux réglementés. Car si Maltbie, comme Flagg avant lui, sanctionne la régularité et l'harmonie, la critique de cette uniformité du skyline, en tout cas observé depuis la rue, est à la base du règlement parisien de 1902. Ce règlement est issu de la volonté de toute une génération d'architectes parisiens de trouver enfin plus de liberté artistique et de briser l'expression horizontale continue issue de la réglementation haussmannienne. Finalement, Maltbie se rend compte du danger d'un surplus de restrictions gouvernementales, mais il observe :

«Il n'y a que peu à Paris qui soit plus monotone que les rangées des maisons en pierre brune à New York City, et celles-ci n'étaient certainement pas le résultat d'une restriction municipale excessive.»¹⁷

Dans le contexte new-yorkais à la fois d'une trop grande liberté et d'une grande monotonie, d'une absence totale de réglementation esthétique, on peut comprendre que la critique parisienne de l'esthétique haussmannienne, exprimée dans le travail de Louis Bonnier (1856-1946), l'auteur du nouveau règlement parisien de 1902, ne fasse pas partie des préoccupations du New-Yorkais.

Malgré certaines réflexions fonctionnelles, Maltbie demeure avant tout dans une logique de l'art et de la beauté de la ville, soit du traitement artistique des contraintes. Pour atteindre toutes les «disciplines», il élargit le champ de «l'art civique» :

«L'art civique s'occupe principalement du plan de ville, afin de recevoir de l'union des arts la plus grande quantité de beauté.»¹⁸

Ce regard élargi lui fait surtout comprendre que la priorité réside dans un plan général et cohérent, ce qu'il trouve alors en dehors du domaine des Beaux-Arts dans la référence d'un Haussmann, à la fois pour le plan, pour sa composition de voies et de monuments, pour l'organisation des travaux, la réglementation du bâti, la végétation, les squares, parcs, et le mobilier urbain.

De plus, l'importance du voyage de Maltbie ne se limite pas à des descriptions et des recommandations. Accompagné par de clichés, cartes, plans, pamphlets, et cartes postales, collectés pendant le voyage et complétés après, le rapport de Maltbie constitue un fonds de références, avant tout visuel, pour des artistes et des architectes new-yorkais¹⁹.

Paris Beautiful, le City Beautiful de Charles M. Robinson

Charles Mulford Robinson (1869-1917), est parmi les premiers journalistes dont l'intention est «d'améliorer la

17. *Ibid.*, p. 12.

18. *Ibid.*, p. 25.

19. Dans le cadre de cette étude, ce fond n'a pas été dépouillé. Il constitue cependant une piste pour la recherche d'images parisiennes.

ville»²⁰. Il est en contact par correspondance avec la commission d'art de New York, proche de Maltbie et des positions de son rapport.

Après une dizaine d'années d'activité journalistique, entre autres dans la revue new-yorkaise *Municipal Affairs*, et trois voyages en Europe en 1891, 1894, et 1899, consacrés à l'étude de l'art municipal, il publie en 1901 *The Improvement of Towns and Cities or The Practical Basis of Civic Aesthetics*²¹. Huit ans après l'exposition colombienne de Chicago, cet auteur très actif, futur conseiller et professeur d'urbanisme, rédige un ouvrage charnière dans lequel s'ajoute au résumé des efforts du passé du City Beautiful une qualité de manuel de la Civic Aesthetics, «un manuel pour une référence disponible, pour une suggestion, et pour une motivation à chaque étape de l'œuvre de la beauté»²².

Cet écrit, centré sur une croisade contre l'ennemi principal — la laideur dans et de la ville —, illustre bien les sujets et l'ambiance du débat américain sur la ville. C'est grâce à sa qualité de synthèse que *The Improvement of Towns and Cities* constitue le premier manuel d'urbanisme américain, malgré l'absence de certains thèmes urbanistiques que l'on trouve au moins dix ans auparavant chez des urbanistes allemands comme Joseph Stübben ou Reinhard Baumeister (1833-1917). Le succès énorme du livre montre qu'il s'agit bien là de préoccupations principales. Il sera réédité dix fois pendant les quinze premières années de sa parution. Quel rôle Robinson attribue-t-il alors à Paris dans cet ouvrage de référence et en quoi cela touche-t-il à sa relation avec New York ?

Le manuel de Robinson, contrairement au rapport mandaté de Maltbie sur New York, vise plus largement le contenu et les lecteurs. Il ne s'agit pas a priori d'une démarche spécifique pour New York, ni d'une étude de Paris. Or, le simple compte et la comparaison du nombre et de la qualité des citations sur les villes révèlent la chose suivante : New York, Paris, et Londres (et dans cet ordre) sont commentés sur plus de pages que toutes les autres villes²³. La présence presque égale de Paris et de Londres s'exprime cependant très différemment à travers les lignes. Paris est traité à maintes reprises sur plusieurs pages consécutives, tandis que Londres n'apparaît que ponctuellement. En plus, la capitale anglaise est stigmatisée dès le début. Robinson pense qu'elle «manque notablement dans l'ensemble de beauté»²⁴.

Au contraire, Paris, au cours des différents chapitres, se voit traité par un choix de mots positifs voire admiratifs, rappelant celui des articles de journaux d'un quart de siècle plus tôt. Dans le chapitre «The Site of the City», en parlant de l'aménagement des rives d'une ville :

«Peut-être [l'exemple] le plus brillant parmi les mieux connus se trouve dans les quais splendides et les ponts en

20. Boyer, *Dreaming ...*, op. cit., p. 27.

21. Robinson, C. M., *The Improvement of Towns and Cities or The Practical Basis of Civic Aesthetics*, New York/London, Putnam's, 1901.

22. *Ibid.*, p. vii.

23. L'ouvrage compte 294 pages ; sont cités : New York sur 53 pages, Paris : 50 ; Londres : 47 ; Boston : 29, Chicago : 21 ; Washington : 19 ; cf. l'index de Robinson, *The Improvement ...*, op. cit., pp. 299-309.

24. *Ibid.*, pp. 1-2.

marbre de la Seine, à Paris [...]. Paris est en tête [...].»²⁵

Dans «The Elementary Construction», dans le cas de construction de ponts à des fins commémoratives :

«La chose avait été faite à des moments différents à travers les siècles, jusqu'au plus beau pont de Paris qui est maintenant l'Aléxandre III. [...]»²⁶

Ou encore, dans «The Tree's Importance», l'exemplarité explicite de Paris grâce au contrôle municipal :

«Ainsi, on pourrait dire que la ville entière a un caractère de parc.

«[...] Il est évident que les communes souhaitant de faire gérer leurs arbres par une commission officielle peuvent apprendre beaucoup de choses de Paris ; et s'il y a l'avis que des arbres ne sont pas à leur place sur une voie très occupée, une investigation personnelle là-bas va probablement le dissiper.

«[...] P. G. Hamerton, en parlant de certains nouveaux boulevards de Paris comme Haussmann ou Malesherbes, dit à ses compatriotes que, malgré la fierté qu'ils pourraient avoir pour Oxford Street ou Piccadilly, ils seront maintenant obligés «d'admettre que là se trouve la rue idéale» pour le climat tempéré.»²⁷

Dans le grand nombre de citations sur New York, on peut voir les affinités de l'auteur pour cette ville, mais aussi que la taille et la densité de la métropole entraînent une dimension extrême des problèmes généraux de toutes les grandes villes américaines. Plusieurs fois, la comparaison avec Paris est utilisée pour dénoncer concrètement des situations insatisfaisantes à New York. Dans le cas suivant, il s'agit du problème de la mise en scène des monuments new-yorkais :

«Dans une image mentale de New York et de Paris, lequel a-t-il fait une impression plus forte, le Sub-Treasury de Wall Street, serré au milieu d'autres bâtiments dans une voie étroite, ou la Madeleine (également de style classique), avec une large avenue qui y mène ?»²⁸

Et plus loin :

«Dans l'étude récente et plus détaillée de la science de la construction des villes, les exigences du site sont traitées avec un respect croissant. Nous ne voyons pas seulement cela dans les changements topographiques que l'on peut appeler haussmanniens, et dont on trouve tant d'exemples intéressants.»²⁹

En ajoutant que la démolition de taudis est d'autant plus urgente qu'elle permet de mieux mettre en scène un monument, Robinson indique que le respect dont il parle n'est attribuable qu'aux seuls édifices publics. Ce qu'il définit comme un type haussmannien de la construction des villes illustre la vision urbaine de Robinson, qui, loin d'être nostalgique, est plutôt à la quête de la grandeur. Un autre cas de mise en opposition de Paris et New York illustre bien cette envie :

«Si c'était seulement une question de situation, le Washington Arch de New York, comparé à l'Arc de Triomphe de Paris, tomberait dans l'insignifiance. Ce dernier, sur sa colline, est nommé l'Arc de l'Étoile, car à partir de lui

25. *Ibid.*, p. 11.

26. *Ibid.*, p. 37.

27. *Ibid.*, pp. 118-119.

28. *Ibid.*, p. 206.

29. *Ibid.*, pp. 207-208.

comme centre douze avenues rayonnent, trois d'entre elles ont plus de cent mètres de large, sept, plus de mille mètres de long, et cinq offrent une vue dégagée de plus d'un mille anglais. Cette disposition a été nommée «la plus majestueuse de toutes les capitales».³⁰

Comme chez M. R. Maltbie deux ans plus tard, il s'agit bien d'une admiration particulière pour Haussmann ; chez Robinson, elle s'explique avant tout pour son œuvre dans le *Street Plan*, le plan général des voies, qui constitue le premier champ d'intervention dans la ville. Il y distingue trois types de plan : le damier, le plan avec «avenues diagonales», et le plan concentrique. Le premier, avec une «régularité d'une simplicité presque enfantine», n'offrirait qu'une «surface maximale pour des terrains constructibles», tandis que le deuxième, baptisé «Washington plan», «est en mesure de créer une circulation plus directe, des vues de meilleure beauté possible, des squares ouverts et des espaces qui sont agréables à l'œil et de valeur certaine pour la santé»³¹. Quant aux anneaux concentriques, dont l'exemple principal serait Vienne avec la Ring-Strasse et la Gürtel-Strasse, ils constituent des endroits de «splendeur» et des «réservoirs importants de réception et de distribution»³².

La discussion du plan des rues montre bien que Paris n'est pas seul à servir d'exemple. Or, l'exemplarité de Vienne se limite à ce seul point, et celle de Washington reste, trop récente et inaccomplie en tant que ville, une potentialité. La capitale américaine n'offre pas de point d'intérêt particulier en dehors des voies diagonales. Le Washington *Mall* avec ses édifices publics est redessiné seulement la même année que la publication du livre de Robinson. C'est vraisemblablement la combinaison des voies radiales, concentriques et diagonales, associées à la mise en scène des monuments et accompagnées de végétation, qui rend Paris tant vénérable pour ce journaliste américain.

Robinson discute la réglementation du bâti en s'appuyant sur Paris. Là aussi, la soif de grandeur urbaine américaine se réfère au Paris haussmannien. Elle est peu sensible aux réticences émises par les critiques parisiens de l'époque comme J. Guadet. Alors qu'en 1872, Viollet-le-Duc avait déjà critiqué la monotonie des façades et le manque «d'attirance du regard sur aucun de ses points»³³, Robinson en tire d'autres leçons :

«Le résultat des voies récentes est sans doute monotone, mais l'œil suit la longue perspective des avenues avec un plaisir sans distraction.»³⁴

Il a, cependant, un autre rapport avec Guadet. Les références de Robinson, quant à la création de nouveaux quartiers, à l'extension des villes, ou encore à la planification de petites villes entières, ont des liens importants

30. *Ibid.*, p. 26.

31. *Ibid.*, p. 21.

32. *Ibid.*, p. 22.

33. Viollet-le-Duc, E. E., *Entretiens sur l'Architecture*, Bruxelles/Liège, Mardaga, 1986, p. 319; éd. orig. : Paris, A. Morel, 1863-1872.

34. Robinson, *The Improvement...*, *op. cit.*, p. 64.

avec le travail de Guadet et l'approche urbanistique des Beaux-Arts, mais ceux-ci restent tout de même non énoncés :

«Cependant, il est apparu récemment un développement architectural intéressant, qui de ce point de vue est plein de promesses. C'est l'usage, auquel le succès artistique de la World's Fair a donné l'impulsion en Amérique de projeter des grands ensembles de constructions en entier [...]. L'idée est d'avoir un plan entier harmonieux, de telle sorte que rien ne soit laissé au hasard ni en désaccord dans les étapes successives.»³⁵

Il n'est donc pas surprenant de voir citer le concours international pour l'Université de Berkeley comme l'exemple «le plus éminent», suivi d'autres réalisations universitaires :

«Le plan d'ensemble, qui est grandiose, contenait assez de bâtiments pour former une petite ville. D'autres institutions de la côte est, comme les universités de Yale et Columbia, ont adopté une même tendance pour des projets d'extension.»³⁶

Un lien idéologique se déclare alors explicitement entre l'exposition universelle de Chicago, le concours de Berkeley, et les projets universitaires réalisés ; un lien déjà très lisible grâce aux acteurs principaux, qui ont en commun d'avoir des rapports privilégiés avec l'École des beaux-arts de Paris. Ce lien idéologique, c'est-à-dire la situation en dehors de la ville, le plan général limité et esthétiquement harmonieux, l'idée «d'ensemble», l'absence de contraintes, correspond parfaitement à ce que nous avons nommé «l'urbanisme de campus». Le contexte du chapitre «Architectural Obligations» — obligations *envers* l'architecture et non *de* l'architecture —, dans lequel Robinson place ce phénomène, le confirme. Il y sépare clairement les efforts pour un monument dans la ville existante, donnant comme exemple New York pour lequel il préconise «des changements topographiques que l'on peut nommer haussmanniens», de ceux qui anticipent et contrôlent la croissance future du bâti autour d'un monument sur un nouveau site (Berkeley, etc.). La construction «in toto» se justifierait alors selon Robinson surtout par une sorte de garantie de mise en scène qu'elle donne à l'architecture. Avec cela, il révèle clairement l'incompatibilité qui existe pour lui entre ce «développement architectural intéressant» et les questions réelles à l'intérieur des villes existantes dont le Paris du Second Empire est un modèle.

L'ouvrage de Robinson prête également une grande attention au «réseau de commissions» de la municipalité parisienne, c'est-à-dire à l'organisation du contrôle esthétique de toute œuvre publique par des commissions particulières :

«Dans l'organisation de la ville, la beauté civique a sa place à côté de la santé publique, de la sécurité, du bien-être, comme un but non moins désirable que ces derniers. Les plus grands artistes de Paris et les connaisseurs les plus compétents sont invités à s'engager dans un rôle officiel honorable en vue de rendre la ville plus belle.»³⁷

35. *Ibid.*, pp. 208-209.

36. *Ibid.*, pp. 209-210.

37. *Ibid.*, p. 105.

Comme s'il anticipait la réaction du lecteur américain contre une "limitation d'initiative privée", l'auteur défend le système parisien avec l'effort et la compétence des acteurs :

«Il n'y a pas beaucoup d'endroits où le sujet pourrait être laissé aux autorités publiques d'une manière si satisfaisante, car il faut rappeler que le système entier est la conséquence de l'amour français pour la vie en plein air et pour la rue. C'est un reflet fortement paternel du gouvernement d'un désir vraiment populaire de voir Paris en beauté.»³⁸

38. *Ibid.*, p. 107.

V.2

Le débat new-yorkais : de l'intervention ponctuelle au plan d'ensemble

Un milieu central du débat : la Municipal Art Society

Aux Etats-Unis, selon Robinson, le seul «effort organisé», causé par le même souci de beauté de la rue que pour les commissions municipales parisiennes, se trouve dans les sociétés d'art municipal. Avant l'existence des commissions d'art de la ville, elles se chargent d'une manière strictement privée, d'une certaine mise en œuvre du désir de «l'amélioration». Leur champ d'action est toutefois minime comparée à celle des commissions parisiennes, au début leur influence reste limitée et de caractère consultatif. Quant à leur activité, Robinson la décrit en 1901 d'un côté comme une tentative ayant pour but de faire un travail sur le mobilier urbain similaire à celui de l'Œuvre Nationale Belge, de l'autre comme un organisme de contrôle pour la décoration intérieure des édifices publics. La Municipal Art Society of New York (ci-après M.A.S.), qui se distingue bientôt par des activités nettement élargies, est profondément enracinée dans une culture européenne voire parisienne de «l'art publique».

Créée dans l'ambiance artistique qui règne à la veille de l'Exposition colombienne de Chicago, la M.A.S. de New York, première société américaine de ce genre, se réfère explicitement à la situation du Vieux Continent :

«La Municipal Art Society a été fondée en 1892 autour d'un noyau de citoyens qui comprenaient les avantages de l'art municipal comme ils le savaient exister en Europe et à l'occasion dans ce pays.»³⁹

Au centre de ce *nucleus* se trouve le grand doyen de la scène architecturale américaine, Richard Morris Hunt, initiateur et fondateur de la M.A.S. avec quelques autres artistes et personnalités⁴⁰. Il en est également le premier président. Au-delà de l'influence parisienne qui se manifeste superficiellement par la reprise du thème du dôme central de l'exposition parisienne de 1889 dans son Administration Building de l'Exposition de Chicago, c'est toute l'œuvre de Hunt qui se réfère à la culture architecturale et artistique française à laquelle il participe dès l'âge de quinze ans, grâce à l'installation en 1843 à Paris de la famille Hunt qui y restera douze

39. *Year Book of the Municipal Art Society of New York*, [1928 ?], New York, 1929.

40. Pour une étude exhaustive sur R. M. Hunt, cf. l'ouvrage de référence de Paul R. Baker, *Richard Morris Hunt*, Cambridge (Mass.)/Londres, MIT Press, 1980. Pour des points de vues croisés, cf. Susan R. Stein (sous la dir. de), *The Architecture of Richard Morris Hunt*, Chicago/Londres, University of Chicago Press, 1986. La plupart des articles de cet ouvrage ont été traduits en français à l'occasion de l'exposition à la Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, cf. *Richard Morris Hunt, architecte 1827-1895*, Paris, CNMHS, 1989. Un chapitre sur R. M. Hunt dont sont tirées quelques informations de ce paragraphe se trouve dans l'ouvrage d'Elizabeth Hawes, *New York, New York, How the Apartment House Transformed the Life of the City, 1869-1930*, New York, Knopf, 1993, pp. 15-24.

ans. A l'âge de dix-huit ans, en 1846, Richard est admis à l'École des Beaux-Arts où il entre dans l'atelier de Hector Martin Lefuel.

La présence de Hunt à Paris confirme particulièrement bien ce qui a été dit plus haut concernant la présence des étudiants de l'École comme observateurs dans la ville transformée et à transformer. La nomination de Lefuel en 1854 comme Architecte du Louvre, dès lors en charge de l'extension et de l'achèvement du Louvre, précède d'un an la fin des études de Hunt. Une fois terminées, son patron d'atelier le nomme Inspecteur des travaux pour la façade du Pavillon de la Bibliothèque du Louvre :

«Hunt n'était pas seulement un témoin de la transformation de Paris mais il y contribuait aussi.»⁴¹

Il est évident que cela l'enracine encore plus profondément que tous les futurs étudiants new-yorkais à la fois dans la tradition de l'architecture académique française et dans la réalité urbaine de Paris.

Après son retour à New York, en 1855, les liens étroits tissés avec Paris ne cessent de l'y attirer :

«Pendant les premiers dix ans à New York, Hunt fit longs voyages de plaisir à Paris et resta en contact avec les travaux dans la ville et avec ses anciens collègues.»⁴²

Selon P. Baker, les voyages se suivent en 1867, 1874/75, 1885, 1889, et 1893, ils durent tous entre un mois et un an, représentant «une nourriture esthétique très nécessaire»⁴³. Les projets de l'architecte à New York, comme le Studio Building, les Stuyvesant Apartments, la Lenox Library, ou encore l'aile d'entrée du Metropolitan Museum of Art, démontrent que la dette artistique de Hunt envers Paris est grande. En plus, Hunt «a également organisé un atelier dans lequel il offrait un enseignement architectural basé sur la tradition des beaux-arts»⁴⁴. Ses élèves à leur tour distribuent ce dérivé de l'enseignement parisien en Amérique, comme William Ware (1832-1915) qui organise et dirige la première école professionnelle d'architecture du pays au Massachusetts Institute of Technology et le département d'architecture à Columbia University⁴⁵.

Pour la deuxième moitié du dix-neuvième siècle, il semble alors tout à fait pertinent d'attribuer à Hunt le rôle d'agent de transfert principal de Paris à New York. L'admiration générale que le milieu des architectes lui accorde, son rôle de pour-parleur de la profession, et donc, l'influence qu'exerce Hunt sur la scène américaine et new-yorkaise en particulier, propulse alors la capitale française dans une position de toute première référence. C'est au travers de cette lumière qu'il faut alors situer l'ancrage et l'esprit de la Municipal Art Society de New York, même si la disparition de Hunt en 1895 représente une grande perte pour son milieu.

41. Hawes, *New York...*, *op. cit.*, p. 17.

42. *Ibid.*

43. Baker, *Richard Morris Hunt*, *op. cit.*, p. 6.

44. Hawes, *New York...*, *op. cit.*, p. 19.

45. *Ibid.*

L'année 1898, qui marque la naissance du Greater New York, est également une année charnière pour la M.A.S. :

«En 1898 la société s'était agrandie de plusieurs centaines de membres et son utilité et activité furent telles que l'incorporation sembla judicieuse.»⁴⁶

Cette incorporation, à la suite de laquelle les compétences de la société s'élargissent (organisation de concours, aux frais de la ville, pour des œuvres d'art embellissant la ville), ne constitue pourtant pas une mise en compétition avec l'Art Commission qui est créée la même année. Au contraire, le projet d'une «loi constituant l'Art Commission de la ville de New York fut lancé par la Municipal Art Society et mené par elle à une fin couronnée de succès»⁴⁷.

L'architecte John M. Carrère est engagé en 1896 par la M.A.S., dont il est membre, pour une première formulation de ce projet de commission. Carrère est un des protagonistes de la scène architecturale, il prépare également le chantier pour la New York Public Library, et il est lui aussi un ancien-élève de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris. Il serait intéressant de savoir comment Carrère a formulé ce projet et si l'on peut y trouver des traces du système parisien des commissions dont l'efficacité lui est certainement connue. Les champs d'intervention de l'Art Commission, par ses compétences et son caractère officiel, diffèrent de ceux de la M.A.S. Elle est uniquement une instance de contrôle, tandis que la M.A.S. va librement participer au débat artistique et urbanistique.

Cependant plus forts que ces distinctions, les liens personnels entre la commission d'art et la M.A.S. sont flagrants. En effet, une lecture des deux listes de membres pour la première décennie de l'Art Commission (1898-1908), montre un recoupement d'une grande majorité des noms ; c'est-à-dire, les personnes nommées pour la commission d'art de la ville font, à peu d'exceptions près, partie de la M.A.S. Cette dernière compte 350 membres en 1898, un chiffre qui est triplé en trois ans, donc 1065 membres en 1903, grâce au fort engagement de Frederick S. Lamb (1863-1928), lui aussi un ancien-élève de l'Ecole des Beaux-Arts⁴⁸. Le corps des membres se recrute dans des milieux professionnels divers (artistes, architectes, universitaires, avocats, politiciens, industriels, rédacteurs, financiers, etc.). On y retrouve environ un tiers des architectes (dont tous les protagonistes de la scène) ainsi que des artistes anciens-élèves des Beaux-Arts installés à New York.

La cohérence, le tissage étroit et la proximité entre la M.A.S. et l'Art Commission témoignent alors de l'existence d'un seul milieu artistique (et au-delà des artistes eux-mêmes) qui semble à la fois dominer, nourrir et contrôler

46. *Year Book of the Municipal Art Society* [1928 ?], *op. cit.*

47. *Year Book of the Municipal Art Society of New York 1910*, s.l.n.d. [New York], [1911]?, p. 9.

48. Ce recoupement s'appuie d'un côté sur une liste des membres, 1898-1998, de la *Art Commission*, établie par cette dernière, et de l'autre côté sur deux listes de la M.A.S., l'une de 1903, publiée dans le *Bulletin* no. 1, l'autre de 1910, publiée dans le *Year Book of the Municipal Art Society of New York 1910*, *op. cit.* Frederick Stymetz Lamb étudie entre 1882 et 1886 le dessin, la peinture, et la sculpture à l'Ecole des beaux-arts de Paris.

la ville en matière de l'art municipal. Les références et l'influence parisiennes, comme constatées plus haut pour les deux institutions, fondent tout un milieu tourné vers la capitale française qui, à son tour, nourrit et continue à nourrir les New-Yorkais au travers des études et voyages effectués.

L'intérêt de la M.A.S. pour cette étude ne réside pas seulement dans son enracinement parisien et dans son rôle au centre d'un milieu particulier, mais aussi dans l'activité élargie qu'elle mène au-delà de 1898 et surtout à partir de 1902. L'évolution de la notion de l'art municipal, à partir de définitions données par la M.A.S. même, reflète une amplification vers l'urbain. En 1903, on peut lire :

«Il faut munir les bâtiments publics et les parcs de la ville de New York de sculptures et de décorations picturales ; et à contribuer de toute manière à l'embellissement de ses rues et de ses places publiques.»⁴⁹

«Cette société soutient toute chose qui contribue à embellir la ville de New York.»⁵⁰

Cependant, en 1910 :

«Les mots art municipal, comme la Société les utilise, ont une large signification. Ils comportent un intérêt actif dans tout ce qui concerne une amélioration urbaine. Ils reconnaissent que l'urbanisme artistique est relié inséparablement à l'économie du trafic.»⁵¹

Ces définitions insistent d'un côté sur la volonté d'embellissement, de l'autre sur la connexion de l'aspect artistique et de l'aspect économique, qui s'apparente à une définition de l'urbanisme d'Hausmann. Au-delà des liens personnels, elles posent à nouveau la question sur la présence et l'emploi de Paris dans cette perspective. Il est alors intéressant de se pencher sur le travail de la M.A.S.

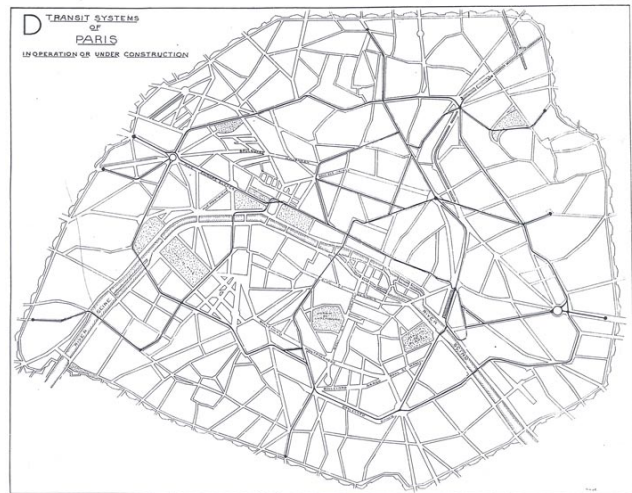
La M.A.S., incitée par le refus de la ville de New York de créer une Commission on City Plan, commence elle-même en 1902 un travail d'analyses et de propositions sur les problèmes concrets de la ville. Ces réflexions se placent dans une continuité avec celles exprimées dans l'ouvrage de Robinson et celles de Maltbie sur le *Municipal Art in Northern Europe*, par leur synchronisme et leur souci de s'élargir au-delà de la simple ornementation urbaine. Elles s'inscrivent donc dans un contexte de discours similaires, mais la M.A.S. va plus loin, dans la mesure où elle les applique concrète au cas de New York.

Le travail de la société s'organise dans des comités thématiques (13 comités en 1903), parmi lesquels on peut identifier trois axes principaux : Committee on City Plan, Committee on Thoroughfares, Committee on Civic Centers. Chacun d'entre eux regroupe cinq à sept protagonistes du mouvement, personnes déjà remarquées ailleurs pour leur engagement en faveur de la ville «artistique» ou de l'art municipal en général, et pour leur lien avec Paris et le milieu new-yorkais. On retrouve, p. ex. dans le Committee on City Plan : Milo R. Maltbie ; les frères Frederick et Charles R. Lamb ; le juriste et politicien John de Witt Warner (1851-1925) (également

49. Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 1*, s.l.n.d. [New York], [1903]?, p. 1.

50. Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 2*, s.l. [New York], 5 octobre 1903, p. 4.

51. *Year Book of the M.A.S. 1910*, op. cit., p. 9.



Le plan du métro parisien
comme référence.

(M.A.S. *Bulletin*, no. 14, annexé.)

membre de l'Art Commission de la ville) ; J. G. Phelps Stokes (1872-?), frère [?] de l'architecte I. N. Phelps Stokes (1867-1944), ancien-élève à Paris et futur membre de l'Art Commission de la ville. Dans le Committee on Thoroughfares : Charles Lamb, cette fois-ci comme président, et, parmi les quatre autres membres, il y a John Boyle (1852-1917), sculpteur ancien-élève de l'École et membre de l'Art Commission de la ville. Dans le Committee on Civic Centers, c'est J. G. Phelps Stokes qui préside, John de Witt Warner figure parmi les quatre autres membres.

Ces trois comités, qui traitent respectivement des questions du transport public, du plan de voirie, et du 'centre civique', ont comme point de départ commun la dénonciation des problématiques new-yorkaises. D'abord, le manque de contrôle municipal et de vision :

«Pendant plusieurs années, la difficulté fut telle qu'à défaut de tout plan conçu du point de vue de l'intérêt public et de la beauté urbaine, le développement de notre ville a été le résultat fortuit et inartistique de son exploitation par des intérêts privés.»⁵²

«La croissance au hasard de la ville est déshonorant et ne devrait pas être tolérée plus longtemps.»⁵³

Puis, la qualité du travail même de la municipalité est mise en cause :

«L'histoire du développement des plans de ce pont particulier [Manhattan Bridge] est le signe d'une organisation municipale complètement défectueuse, pour autant que la planification globale des travaux publics en soit concernée.»⁵⁴

«Quant aux ingénieurs de la Rapid Transit Commission, leur seule réponse doit être l'aveu qu'ils ont manqué d'anticiper les conditions d'un future proche.»⁵⁵

Et finalement, le problème que pose le plan en damier, à la fois pour la circulation et pour la mise en scène d'édifices publics :

52. M.A.S., *Bulletin No. 3*, s.l.n.d. [New York], [1903]?, p. 2.

53. M.A.S., *Bulletin No. 9*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 2.

54. M.A.S., *Bulletin No. 13*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 4.

55. M.A.S., *Bulletin No. 14*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 7.

«La faute vitale que la commission du plan de la ville de 1807 a commise consiste d'avoir projeté comparativement peu d'avenues nord et sud qui maintenant sont de grande nécessité [...]»⁵⁶

«[...] New York n'a pas un seul centre civique ni un groupe de bâtiments ni une perspective publique digne de ce nom.»⁵⁷

Ces différentes observations sur New York sont tirées des vingt-quatre et demi bulletins de la M.A.S., publiés entre 1903 et 1905, qui contiennent chacun le rapport d'un comité ou bien une discussion particulière voire une lettre ouverte adressée au maire. Ces écrits fournissent également les propositions faites par les comités, et ils nous donnent ainsi les références des auteurs.

Contrairement au travail de Robinson, un manuel, et à celui de Maltbie, un rapport d'enquête, les propositions de la M.A.S. sont ciblées sur des situations new-yorkaises précises, par exemple la congestion causée par le terminus du tramway au but du pont de Brooklyn. Le discours pragmatique de la M.A.S. est la raison pour laquelle il y a l'utilisation de références est moins présente que chez les deux auteurs.

Il y a cependant un second niveau du débat, celui qui accuse avant tout l'incoordination de tout effort public, en l'occurrence celui du Board of Public Improvement de la ville. En réaction, les rapports des comités exigent à maintes reprises l'établissement de plans généraux, basés sur le raisonnement suivant :

«Pour obtenir les meilleurs résultats, il faut faire preuve de grand soin dans le placement des édifices publics, et il est évident que jusqu'à ce que le plan des rues et des lignes des transports publics ait été déterminé, il est impossible de décider quels lieux constituent les situations les plus avantageuses.»⁵⁸

Pour cela, la priorité est donnée aux transports :

«Un plan d'ensemble devrait être établi en vue du transport public rapide à travers la ville ; non pas pour une réalisation complète dans l'immédiat, mais pour que chaque marche à suivre soit prise dans une relation intelligente par rapport au but final.»⁵⁹

Quant à ce procédé et à un plan général satisfaisant, la référence pour New York se trouve dans le rapport No. 3 et 6 révisé du Committee on City Plan du bulletin No. 14. Sur une double page, on y trouve un seul plan de transports en commun, celui du métro de la capitale française :

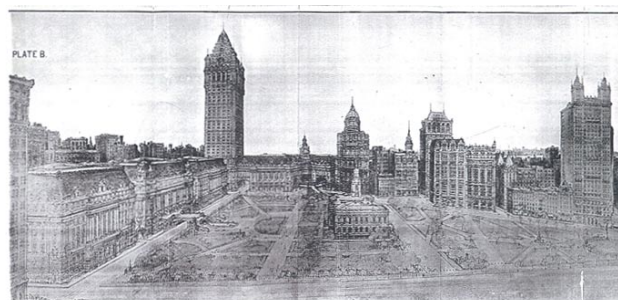
«Un plan du système du métropolitain parisien est joint comme indicatif de ce qui devrait être préparé ici ; une partie de ce système parisien est en fonction, une partie est en chantier et une partie n'existe que sur les plans officiels, mais le schéma général en entier a été présenté aux citoyens de la ville et en tant qu'individus ils placés dans une

56. M.A.S., *Bulletin No. 5*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 3.

57. M.A.S., *Bulletin No. 15*, s.l.n.d. [New York], [1905]?, p. 2.

58. M.A.S., *Bulletin No. 3*, *op. cit.*, p. 2.

59. M.A.S., *Bulletin No. 6*, s.l. [New York], 11 mars 1904, p. 4.



Un civic center, une architecture régulière mettant en scène le monument.

(M.A.S. *Bulletin*, no. 15, pl. B et C.)

position de la position de pouvoir s'adapter eux-mêmes aux futures conditions.»⁶⁰

Ce qui importe ici, c'est la notion du «schéma général» et de la planification «pour l'avenir». Car, même si le plan du métro parisien ne fait évidemment pas partie du plan général des transformations d'Hausmann — la première ligne n'est mise en service qu'en 1900 —, il est clair que ces transformations permettent en grande partie l'intégration du transport en commun sans le percement de voies supplémentaires et sans la démolition d'édifices publics.

Le quatrième texte du Committee of Civic Centers, bulletin No. 15, évoque tout aussi clairement une référence étrangère. Ce bulletin, qui résume le travail effectué sur la question, contient un projet concret pour un 'centre civique' autour de l'Hôtel de Ville existant, mais cite aussi l'exemple des villes européennes :

«Les villes européennes, qui dans leur principales caractéristiques sont connues de presque tous les Américains cultivés, soit par des visites personnelles, soit par des photographies, sont des exemples de beauté qui peut être obtenue en prenant égard au placement des bâtiments dans leur bonne relation réciproque.»⁶¹

La même année (1905), cette exemplarité est évoquée plus explicitement par Calvin Tomkins (1858-1921), le président du *Committee on City Plan* :

«La question du groupement des bâtiments publics et du développement de quartiers d'une ville de sorte qu'il y ait une unité de caractère, est une question qui devrait recevoir de l'attention. Les villes sont belles dans la mesure où leur bâtiments publics sont groupés avec effet autour des places publics situées au centre de la ville. Cela constitue la grande beauté des villes de Paris et de Vienne — du point de vue esthétique les deux plus belles villes du monde. Beaucoup d'entre vous se souviennent du magnifique effet créé à Chicago par le groupement des bâtiments lors de la World's Fair. Nous avons négligé cela dans la ville de New York.»⁶²

60. M.A.S., *Bulletin No. 14*, *op. cit.*, p. 31.

61. M.A.S., *Bulletin No. 15*, *op. cit.*, p. 2.

62. Tomkins, C., «*The Desirability of Comprehensive Municipal Planning in Advance of Development*», conférence donnée le 25 octobre 1905, et repertorié comme no. 19 dans *The Municipal Engineers of The City of New York, Proceedings for 1905*, New York, Municipal Engineers, 1906, p. 232.

Le défi pour New York est alors grand, il s'agit bien sûr de surpasser les autres villes et la ville éphémère afin d'acquérir une image qui correspond à son poids économique. Le rapport de la M.A.S. continue que le centre civique de New York, «doit être le plus beau du monde» :

«Il n'est pas impossible pour la plus grande ville du monde en richesse et en commerce il n'est pas impossible d'être la ville la plus grande en beauté.»⁶³

«Ce qui a été temporairement accompli en stuc à la foire de Chicago, pourrait être achevé ici en pierre et en marbre, pour servir d'inspiration continue à d'autres villes.»⁶⁴

C'est alors que l'importation parisienne à Chicago due à des architectes new-yorkais resurgit à New York dix ans plus tard. Le projet publié du centre civique, élaboré par George B. Post et Henry Hornbostel, l'exprime parfaitement.

La situation difficile aux abords de l'Hôtel de Ville, à la fois à cause de la forme triangulaire du parc, de l'arrivée du Pont de Brooklyn, et de la taille des gratte-ciel existants abritant l'administration des quotidiens new-yorkais — taille réduite dans la vue —, fait que les attentes et promesses de beauté exprimées plus haut ne semblent pas pouvoir être satisfaites. Comme si New York était retombé dans le statut d'élève, finalement toujours trop faible pour participer à la compétition de la plus belle ville, le bulletin énonce soudainement des longues éloges sur Paris, comparables aux articles de quotidiens et de revues de la seconde moitié du dix-neuvième siècle :

«Il y a un siècle, Paris était la ville plus sale et ses habitations les plus pauvres du continent [...]. Napoléon s'en est rendu compte quand il mit en marche l'embellissement de Paris. [...] Il incita des ingénieurs à établir des larges boulevards et des architectes à construire des palais qui, avec le faste et la puissance, ont rendu depuis lors la ville célèbre. Tout le monde va maintenant à Paris pour voir la ville. Edward R. Smith, in *House and Garden*, dit : «[...] Génération après génération de citoyens, éduqués à fond en matière artistique et remplis de fierté dans l'amour pour leur ville, ont fait de Paris un modèle vers lequel la civilisation se tourne chaque fois qu'il est question de l'art de créer de belles villes». Les problèmes les plus importants dans l'aménagement urbain ont été résolus à Paris, et dans la plupart des cas, la solution a été idéale. L'enseignement de Paris est particulièrement important depuis que la question de l'aménagement urbain a pris un tel poids en Amérique. La raison pour laquelle Paris est la ville-reine du monde, est qu'il ne lui était pas permis de croître selon la loi de la moindre résistance, mais qu'elle a été planifiée à l'avance. Les améliorations publiques et les bâtiments publics ont tous pris leur place dans un seul grand plan d'amélioration.»⁶⁵

Vraisemblablement, ici ne sont pas évoqués les travaux initiés par Napoléon Ier (1769-1821), mais surtout les transformations réalisées sous le Second Empire. C'est alors une fois de plus que la ville haussmannienne

63. M.A.S., *Bulletin No. 15, op. cit.*, p. 3.

64. *Ibid.*, p. 5.

65. *Ibid.*, p. 8. Pour l'article cité, cf. Smith, Edward R., «The Topographical Evolution of the City of Paris. V.- Modern Paris», *House and Garden*, décembre 1904, pp. 275-289.

— même si Napoléon Ier est tenu dans la citation comme responsable —, est érigée en modèle pour New York, de par son approche globale et sa prévoyance. C'est sous cet angle qu'il faut voir la M.A.S. pousser la ville de New York à créer une City Improvement Commission, qui est finalement nommée en 1904. Cette commission rend un premier projet à la fin de la même année et une version modifiée en 1907. Les références de ces projets seront étudiées plus loin avec trois autres projets pour New York, dont celui que la M.A.S. conçoit elle-même en 1904 et qui est exposé dans le bulletin No. 5, rapport du Committee on Thoroughfares.

L'ingénieur Nelson P. Lewis

On peut suivre l'importance que la Municipal Art Society attribue à la question des transports publics et des infrastructures — importance qui se manifeste dans la création de divers comités —, dans le bulletin no. 10 qui contient des extraits du rapport annuel de l'ingénieur en chef du Board of Estimate and Apportionment⁶⁶, instance exécutive majeure de la ville⁶⁷. Avec la révision de la charte de la ville en janvier 1902, le Board of Estimate reçoit les pouvoirs et les fonctions du Board of Public Improvements qui est supprimé à cette occasion. Nelson P. Lewis (1856-1924), dans sa position d'ingénieur en chef, possède donc un pouvoir considérable sur les «améliorations de tout type», c'est-à-dire sur le fonctionnement et l'aspect futur de la ville. Il occupe ce poste pendant dix-huit ans jusqu'en 1920, et devient en 1921 directeur du Physical Survey of the Regional Plan of New York and Its Environs.

Ce premier rapport annuel de l'ingénieur en chef énumère et estime dans un survol global les projets de voirie, de canalisation, de revêtement de chaussée et d'établissement du plan de rues, pour les parties non-urbanisées, pour les cinq parties (*boroughs*) de la ville. Il présente brièvement le mécanisme de répartition du coût des percements de voies, il préconise un plan global qui permet la réservation de terrains pour les systèmes de parcs, et il met en avant la création d'un accès adéquat depuis les deux rives des nouveaux ponts de Williamsburgh et de Blackwells Island. Il essaie d'établir une image de cohérence, une approche plus globale que celle rencontrée d'habitude à New York. Vu la critique de la M.A.S. envers les efforts isolés de l'ancien Board of Public Improvement, il semble que c'est surtout cet aspect du rapport de Lewis qui attire son attention. La sensibilité qu'affiche Lewis semble extraordinaire si l'on considère qu'il sort du milieu des ingénieurs new-yorkais, milieu qui s'occupe presque exclusivement des problèmes de la construction, du maintien et du nettoyage des rues et des tunnels, du système d'eau potable, de la canalisation, des stations électriques, etc.

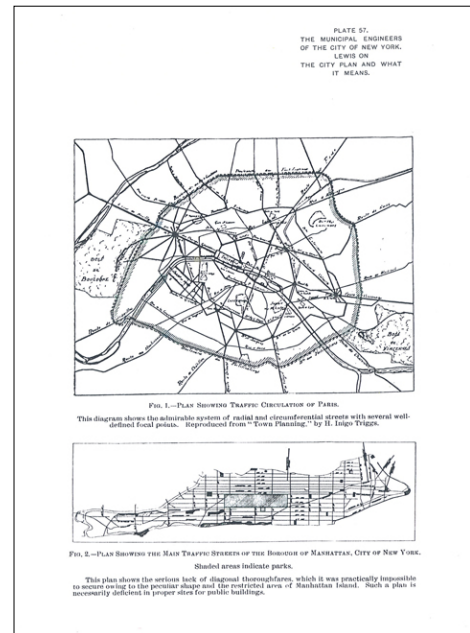
En juin 1897, Lewis est élu dans le Brooklyn Engineer's Club, fondé fin 1896, qu'il préside l'année suivante.

66. Littéralement 'Conseil du Budget et de l'Attribution'.

67. M.A.S., *Bulletin No. 10*, s.l.n.d. [New York], [1904]?

Une comparaison défavorable pour New York faite par Lewis.

(Proceedings for 1911..., pl. 57.)



Aucun des cinquante membres fondateurs n'est également membre de la Municipal Art Society, et, contrairement à cette dernière, ce club d'ingénieurs ne participe pas au débat sur la ville en général. Il faut attendre 1912 avant qu'un Committee on City Planning s'ajoute aux quelques comités administratifs. C'est également l'année où Richard Schermerhorn, membre du Club, fait un premier exposé sur le sujet du City Planning.

Un autre rassemblement d'ingénieurs est celui des Municipal Engineers of the City of New York qui prend ses fonctions en 1903. Lewis en est le président de 1903 à 1904. Le club a en 1905 trois comités thématiques pour les débats, «Asphalts», «Uniform Sewer Designs», et «Matter of Precise Levels», qui ne changent pratiquement pas. A l'instar du Club de Brooklyn, les sujets des exposés restent également limités au monde professionnel des ingénieurs, le nombre de personnes qui font en même temps partie de la M.A.S. est extrêmement limité⁶⁸. Mais, à deux reprises, des membres de la M.A.S. sont invités à exposer leurs idées sur la ville auprès des ingénieurs et effectuent alors une véritable initiation. En 1905, Calvin Tomkins, ancien président de la M.A.S., donne une conférence intitulée «The Desirability of Comprehensive Municipal Planning in Advance of Development». Et en 1908, Charles R. Lamb, président du *Committee on Thoroughfares* de la M.A.S. donne aussi une conférence sur : «The Possibilities of the Esthetic Development of Our City».

Cependant, il faut attendre 1911 pour voir un des ingénieurs des Municipal Engineers parler du plan de ville, Nelson P. Lewis qui porte son attention sur la discipline de l'urbanisme. Tout d'abord, il donne une définition :

«[L'urbanisme] est simplement l'exercice d'une telle prévoyance qu'il favorise le développement méthodique et

68. Par exemple, dans une liste des quinze directeurs (annuellement renouvelable) des *Municipal Engineers* depuis la création du club jusqu'en 1915 (il s'agit au total de soixante-huit directeurs différents), on ne trouve que trois membres de la M.A.S. Source pour les ingénieurs : *The Municipal Engineers of the City of New York, Proceedings for 1915*, New York, The Municipal Engineers, s.d. [1916], pp. 488-489 ; source pour la M.A.S. : *Year Book of the Municipal Art Society of New York 1910, op. cit.*, pp. 22-43.

modéré d'une ville et de ses environs selon des lignes rationnelles, en tenant compte de la santé et du confort des citoyens, et du progrès industriel et commercial de la communauté. Cela ne signifie pas ce que l'on a souvent appelé «City Beautiful»,»⁶⁹

Sur cette base, Lewis discute les défaillances du plan de New York du point de vue de l'économie du mouvement et du transport :

«Les voies de circulation devraient être à la fois radiales et circulaires. Dans chaque grande ville, il y a toujours un centre de première importance, avec un certain nombre de rues secondaires.»⁷⁰

Pour démontrer le problème de, il oppose le plan de Paris au plan de Manhattan. La capitale sert d'exemple pour dénoncer la situation du plan de voies new-yorkais. Lewis déplore également le manque de possibilités pour la construction des édifices publics. Sous le plan de Manhattan, on lit :

«Ce plan montre le manque sérieux de voies de circulation diagonales, qui étaient pratiquement impossibles d'établir à cause de la forme particulière et du terrain restreint de l'île de Manhattan. Un tel plan manque forcément de sites adéquats pour les bâtiments publics.»⁷¹

Cette mise en relation des deux plans de villes par Lewis confirme ce que nous avons constaté pour la M.A.S. Le plan de Paris n'est pas un objet de beauté en soi, mais il exprime une intelligence d'un réseau qui facilite le mouvement dans la ville. En cela, le plan de Paris devient un plan idéal technique, sans que Lewis omette, cependant, les possibilités d'un espace représentatif qu'il offre.

69. Lewis, N. P., "The City Plan and What it Means", conférence donnée le 27 septembre 1911, et repertorié comme no. 66 dans The Municipal Engineers of The City of New York, *Proceedings for 1911*, New York, Municipal Engineers, 1912, p. 147.

70. *Ibid.*, p. 148.

71. *Ibid.*, pl. 57. Le plan de Paris est celui que Eugène Hénard publie dans ses *Transformations de Paris*. Lewis reproduit celui publié dans Inigo Triggs, *Town Planning, Past, Present, and Possible*, London, Methuen & Co., 1909.

V.3

Paris dans *The Architectural Record*

A l'analyse des réflexions urbanistique sur New York s'ajoute la question de l'image de Paris transmise dans la presse professionnelle.

Le chapitre suivant s'appuie sur un corpus de trois articles, parus entre 1903 et 1908 dans la plus grande revue d'architecture américaine, *The Architectural Record*, éditée à New York. Cette même revue publie avant cette période les articles d'E. Flagg et maintenant aussi quelques articles de C. M. Robinson. Pourtant, *The Architectural Record* n'a pas la réputation d'être une revue en faveur des idéaux du Vieux Monde qui guident des architectes comme Flagg. Dans son étude, Robert A. M. Stern, par exemple, souligne sa surprise pour la publication, en 1900, d'un article de Flagg dans lequel celui-ci préconise, une fois de plus, les principes académiques de l'architecture française⁷².

Ces articles ne sont pas le résultat d'un dépouillement méthodique de la revue. Ils permettent néanmoins de comprendre les images parisiennes transmises dans une publication spécialisée, pendant la première phase de l'urbanisme new-yorkais. Leur existence même, et encore plus leur exhaustivité, prouvent le grand intérêt que Paris suscite.

Paris by Jean Schopfer

Les trois articles, dont deux sont constitués de séries de quatre respectivement cinq textes, sont de nature divergente. La première série est publiée par Jean Schopfer en 1902 et 1903. Elle couvre quatre sujets relatifs à la ville, dont deux, qui seront discutés ici, touchent à la question du mobilier urbain («The Furnishing of a City») et de la vie en plein air («Open-Air Life in a Great City»)⁷³. Il s'agit là de textes de nature journalistique, avec comme but d'illustrer le cadre de vie physique et visuel du Parisien contemporain. A en croire Jean Meral, qui souligne dans son étude sur *Paris dans la littérature américaine* que «[la] vogue de ce genre d'ouvrages qui tiennent à la fois du récit, du mémoire, de l'essai et du guide, paraît établie dès la fin du siècle», et que «leur

72. Flagg, E., «American Architecture as Opposed to Architecture in America», *Architectural Record* 10, octobre 1900, pp. 178-180, cité dans Stern, *New York 1900*, op. cit., p. 23.

73. Schopfer, J., «The Furnishing of a City», *The Architectural Record*, Vol. XIII, janvier 1903, pp. 43-48, et «Open-Air Life in Great City», *The Architectural Record*, Vol. XIII, février 1903, pp. 157-168.

nombre s'accroît»⁷⁴, l'article de Schopfer semble, à la fois thématiquement et chronologiquement, bien s'intégrer dans cette vogue. Un titre comme *Parisians out of doors*, ouvrage que Frank Berkeley Smith (1869-?) écrit en 1905, ne s'apparente-t-il pas, malgré un point de vue certainement plus social qu'architectural, au *Open-Air Life in a Great City* ? Quant au texte de Schopfer, le premier article commence par ces lignes :

«L'art de rendre une ville belle doit être pratiqué dans son moindre détail et pour cela ne craignons pas de descendre dans la rue pour voir comment elle est décorée, éclairée, rendue plaisante et confortable ; en un mot, comment elle est aménagée.»⁷⁵

Grâce à des vues photographiques, Schopfer offre alors sur les six pages suivantes un panorama incluant dans cet ordre, les plaques de noms de rues et de numéros d'immeubles, les candélabres, les trottoirs et terre-pleins centraux, les fontaines publiques, les kiosques, les colonnes d'affiches et les boîtes aux lettres, sans oublier d'évoquer le nombre impressionnant de bancs et d'arbres. L'auteur loue la fonctionnalité et la simplicité des objets, et s'émerveille de leur installation régulière.

Ce qui semble a priori être une simple description d'objets de rues de Paris, est en réalité un texte qui a un destinataire et un but précis :

«Une promenade dans Paris nous apprendra beaucoup de choses, et à cet égard les villes américaines, New York en premier, peuvent profiter de la leçon objective que Paris va leur donner.»⁷⁶

New York est donc destinataire explicite. L'auteur profite de l'occasion et intègre dans son récit une critique du mal originel de cette ville américaine. A propos de l'aménagement des trottoirs parisiens, de leur accessibilité par des véhicules et, mieux encore, du porche qui permet d'accéder au pied des escaliers des immeubles, il observe :

«[Il] est curieux qu'à New York aucun effort n'a été fait pour améliorer l'état actuel des choses à cet égard. Non seulement il n'y a pas d'entrée dans les bâtiments new-yorkais pour les voitures — à peu d'exception près — dû au découpage malheureux du terrain en bandes longues et étroites, mais il n'est pas permis aux voitures de venir aux pieds de l'escalier extérieur. Ceci est un aménagement vraiment défectueux.»⁷⁷

Schopfer débute l'article sur «La vie en plein air» par une ligne qui met Paris directement en relation avec New York, les rendant ainsi comparables :

«Dans une grande ville comme Paris ou New York, la vie en plein air est une chose qui demande aux autorités municipales l'attention la plus sincère.»⁷⁸

L'idée de modèle et de leçon a beau de ne pas être énoncée explicitement dans ce texte, le clin d'œil vers New

74. Meral, *Paris dans...*, *op. cit.*, p. 31.

75. Schopfer, "The Furnishing ...", *Architectural record*, *op. cit.*, p.43.

76. *Ibid.*

77. *Ibid.*, p. 47.

78. Schopfer, «Open-Air Life...», *Architectural Record*, *op. cit.*, p.157.

York est difficile à ignorer. La discussion sur les moyens et lieux d'exercer cette vie en plein air, en l'occurrence les jardins, squares, et parcs (animation incluse), amène l'auteur à deux réflexions importantes, la première étant de l'ordre de la volonté politique :

«Tout ceci est l'évidence d'une détermination fixe d'embellir la ville, et cela montre aussi jusqu'où Paris est prêt à aller pour obtenir ses objets de luxe.»⁷⁹

La seconde justifie moralement et économiquement les dépenses, avec une définition de la démocratie qui peut paraître paradoxale aux yeux des New-Yorkais :

«Quoi qu'il en soit, il faut remarquer qu'aucune dépense ne peut être plus démocratique dans son caractère que les dépenses faites pour les parcs publics et jardins, et si ces frais aident à faire de Paris un paradis pour les étrangers qui le visitent et y dépensent de l'argent, ils sont d'un bénéfice immédiat et permanent pour le gros de la population.»⁸⁰

E. R. Smith, un expert de Paris

La deuxième série d'articles est intitulée «Baron Haussmann and the Topographical Transformation of Paris Under Napoleon III». se distingue clairement des textes plutôt journalistiques de Schopfer⁸¹. Il s'agit là d'un travail d'archives d'Edward Robinson Smith (1854-?), conservateur de la bibliothèque d'architecture Avery de l'Université Columbia à New York, basé sur des cartes, plans et imprimés historiques. Après avoir publié en 1904 dans la revue *House and Garden* une autre série d'articles plus générale dédiée à «The Topographical Evolution of the City of Paris» dont un seul texte est consacré au «Paris moderne», Smith s'intéresse en 1907 dans la série de *The Architectural Record* explicitement aux travaux haussmanniens. Ce grand connaisseur de l'histoire parisienne est également membre de la M.A.S., ce qui laisse supposer une sensibilité pour les travaux de la société ; son travail contribue-t-il au débat new-yorkais ?

La recherche engagée par de Smith est présentée en cinq parties : les deux premières couvrent l'avant-Haussmann depuis les débuts de la ville, les parties trois et quatre expliquent les transformations de voirie et de l'espace public sous Haussmann, et la partie cinq parle des parcs et de l'architecture monumentale du Second Empire. Cet ordre et les explications détaillées sur les travaux urbains des régimes antérieurs sont l'expression de l'hypothèse de Smith qui montre que les travaux d'Haussmann s'inscrivent à la fois parfaitement et logiquement dans une continuité et une tradition parisienne. L'hypothèse n'a pas comme but de diminuer les travaux accomplis par le Préfet, il s'agit au contraire de montrer à quel point Haussmann était capable de

79. *Ibid.*, p. 163.

80. *Ibid.*

81. Smith, E. R., «Baron Haussmann and the Topographical Transformation of Paris Under Napoleon III.», article en cinq parties, *The Architectural Record*, Vol. XXII : I., août 1907, pp. 121-133; II., septembre 1907, pp. 227-238; III., octobre 1907, pp. 369-385; IV., novembre 1907, pp. 490-506; Vol. XXIII : V., janvier 1908, pp. 21-38.

comprendre la situation, d'en tirer de justes conclusions, et de les réaliser avec des résultats supérieurs voire idéaux. L'introduction générale de l'article donne les grandes lignes de cette pensée :

«Finalement, à un moment d'apogée au milieu du dix-neuvième siècle, lorsque la civilisation moderne florissait [...], deux hommes, avec des qualifications extraordinaires pour résoudre les problèmes qui se présentaient, allaient de l'avant : l'un était un monarche [...], large d'esprit et à sa façon humanitaire, avec une compréhension parfaite des conditions compliquées auxquelles il était confronté ; l'autre était un homme de génie qui saisit son énorme occasion d'une manière compréhensive, avisée et déterminée. Haussmann se trouva avec Napoléon III précisément au moment que le peuple du dix-septième siècle avait prévu et préparé. Il trouva la ville totalement bouchée, et il termina brillamment la tâche des transformations, avec une évaluation fine des conditions qui inclut un profond respect pour l'œuvre de ses prédécesseurs.»⁸²

Cette appréciation de l'œuvre d'Haussmann diffère grandement de celle en cours à Paris et à laquelle Smith ne prête aucune attention. Comme on a vu précédemment, des protagonistes parisiens comme Guadet critiquent les planifications du Second Empire exactement pour le contraire, c'est-à-dire l'absence de respect du passé. Les vues divergentes ont leur racines dans une appréciation différente de la valeur de la ville médiévale : pour les Parisiens, elle fournit des images pittoresques, que l'on retrouve dans les illustrations du règlement de 1902⁸³. En revanche, Smith, qui reconnaît que la «pourriture» du vieux Paris en tant que sujet pittoresque a été révélée auparavant par Victor Hugo et Honoré de Balzac (1799-1850), reste insensible :

«Haussmann balaya beaucoup de cela, non pas impacablement, mais avec un vif regret et une appréciation fine de son charme. La splendeur ouverte, large et saine qu'il mit à la place est vraiment plus belle dans un sens tout à fait opposé.»⁸⁴

Smith recourt à Voltaire (1694-1778) et à sa brochure *Des Embellissements de Paris* de 1749 pour placer le travail de Haussmann dans l'histoire, mais elle est surtout fort utile pour affirmer son propos. Smith la cite longuement (ici en extrait):

«[...] le centre de la ville, obscur, resserré, hideux, représente le temps de la plus honteuse barbarie, Nous le disons sans cesse; Mais jusqu'à quand le dirons-nous sans y remédier * * * * il faut des marchés publics, des fontaines qui donnent en effet de l'eau, des carrefours réguliers, des salles de spectacle; il faut élargir les rues étroites et infectes, découvrir les monuments qu'on ne voit point, et en élever qu'on puisse voir.

La bassesse des idées, la crainte encore plus basse d'une dépense nécessaire viennent combattre ces projets de grandeur que chaque bon citoyen a fait cent fois en lui-même.»⁸⁵

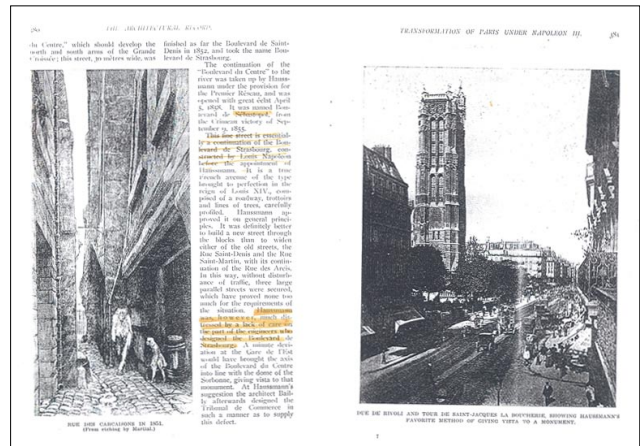
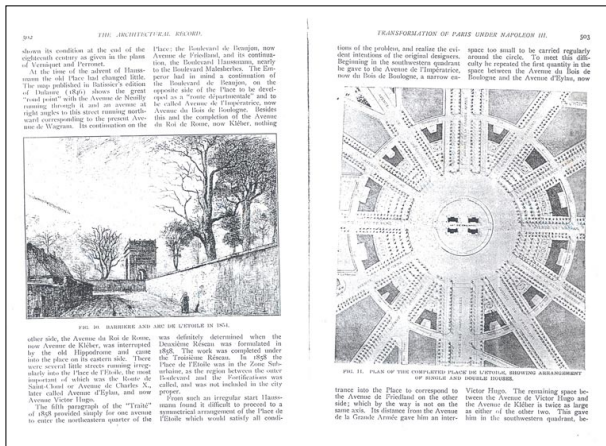
Un autre point, sur lequel Smith insiste beaucoup, est la distinction nette faite entre Napoléon III. et son Préfet

82. *Ibid.*, p. 122.

83. Bonnier, *Les règlements de voirie*, op. cit.

84. Smith, «Baron ...», *Architectural Record*, op. cit., I., p. 126.

85. *Ibid.*, II., p. 231.



Mise en opposition du Vieux Paris et du Paris moderne.

(Architectural Record, 11/1907, pp. 502-503 ; 10/1907, pp. 380-381.)

pour leur contributions réciproques à la transformation de Paris :

«Napoléon III avait un esprit d'utilité. Son attention avait été attirée par les conditions physiques, d'hygiène et sociales. Il n'a pas méprisé les considérations artistiques, mais ne leur portait pas de sympathie.»⁸⁶

Afin de mieux illustrer le grand danger que représentait l'insensibilité artistique de l'Empereur, l'auteur se sert, entre autres, de sa propre ville comme exemple :

«Laisse à ses soins, il aurait fait Paris, comme Rambuteau a essayé de le faire, similaire à Londres ou, pire, similaire à New York ou Chicago.»⁸⁷

Paris, cependant, a eu la chance d'avoir été sauvé par celui à qui Smith donne des qualités de héros :

«Mais pour le plaisir durable de tout ceux qui aiment les belles villes, il s'est trouvé là sur son chemin précisément l'homme le mieux qualifié pour compléter ses propres bonnes qualités. Le grand mérite d'Haussmann consiste dans le fait qu'il était capable et qu'il voulait saisir le problème entier auquel il faisait face. Ce n'était jamais une question d'expédier une tâche pour venir à bout d'une urgence. Il a cherché la solution convenable et parfaite d'une difficulté et l'a réalisée.»⁸⁸

Dans la troisième et la quatrième partie de l'article, Smith aborde enfin les transformations de voiries et de l'espace public exécutées sous Louis Napoléon dans cet esprit de globalité du projet.

Smith procède pour cela dans l'ordre chronologique donné par le financement successif, par lois ou traités, des 'Trois Réseaux' de voies (1855, 1858, 1865). Dans les deux premières parties de l'article, l'auteur se sert de vingt et une cartes historiques de Paris. Maintenant, dans la troisième partie (Premier Réseau), il met en opposition iconographique le vieux Paris et le Paris moderne. Le vieux Paris est présenté par cinq gravures de

86. *Ibid.*, II., p. 238.

87. *Ibid.*

88. *Ibid.*

Martial (1828-1883), toutes illustrant bien les critiques de Voltaire, tandis que le Paris moderne mérite trois vues photographiques, prises à peu près à la hauteur d'un deuxième étage : 1) St. Germain Auxerrois, Mairie du 1er, nouvelle tour ; 2) Rue de Rivoli, tour St. Jacques ; 3) Pont, place, et fontaine St. Michel ; puis une carte de la ville et le dessin coté du profil en travers du boulevard Sébastopol. La position de Smith est claire :

«On a reproché à Haussmann d'avoir privé ce quartier [de l'hôtel de ville] de beaucoup de pittoresque ; mais cela a été plus que compensé par la dignité calme du résultat.»⁸⁹

Le passage suivant nous fait comprendre comment les capacités hors normes d'Haussmann et le travail sur le terrain sont transmis dans cette revue américaine :

«Le boulevard Saint-Germain est une rue du type vraiment haussmannien. Son profil ressemble à celui d'une avenue projetée au temps de Louis XIV, mais il n'a pas la rigidité caractéristique de cette période. Son orientation s'adapte avec élégance à l'œuvre qui doit être faite et aussi à l'emplacement de deux beaux anciens monuments, l'église Saint-Germain des Prés et l'Hôtel de Cluny.»⁹⁰

La quatrième partie de l'article expose les deuxième et troisième Réseaux. Le langage des illustrations change; pour renforcer l'aspect de la monumentalité, Smith oppose quatre vues photographiques — à hauteur de l'œil maintenant au-dessus des toits — à des extraits de plans du début du dix-neuvième siècle, dépourvus de toute composition monumentale. Les vues photographiques montrent les lieux qui semblent représenter pour l'auteur le summum de la voirie artistique. D'abord, sur une page entière au début de l'article : *THE AVENUE DE L'OPERA FROM THE ROOF OF THE OPERA HOUSE*; plus loin dans le texte, on trouve une description détaillée de l'histoire et des caractéristiques géométriques de la place de l'Opéra, suivie d'un passage consacré à l'avenue même :

«L'avenue Napoléon, maintenant l'avenue de l'Opéra, est une rue française parfaitement moderne, pas trop longue, spatieuse, bien construite et donnant une perspective axiale sur un beau monument symétrique. Ceci est le point culminant du schéma classique de symétrie axiale, conçu pendant la période hellénique, proposé de manière plus parfaite dans la période romaine, avancé un peu plus pendant la Renaissance, pleinement compris des projecteurs borbons en France et amené par Haussmann à une réalisation idéale et complète dans l'avenue de l'Opéra.»⁹¹

Smith explique le paradoxe de l'absence d'arbres dans l'avenue :

«Dans les villes américaines, une rue acquiert de la beauté et de la distinction grâce à ses arbres plantés ; à Paris, ce résultat peut être garanti sans eux. L'architecture d'une rue peut être si élégante que le feuillage dissimule plutôt qu'il augmente sa beauté.»⁹²

89. *Ibid.*, III., p. 378.

90. *Ibid.*, p. 384.

91. *Ibid.*, IV, p. 496.

92. *Ibid.*, p. 497.

Dans les illustrations photographiques suivantes, *VIEW FROM THE ARC DE TRIOMPHE SHOWING ONE OF THE SINGLE HOUSES IN THE PLACE* (la vue est prise en direction de la tour Eiffel et du palais du Trocadéro), et *AVENUE DU BOIS DE BOULOGNE FROM THE ARC DE TRIOMPHE*; là aussi, le résultat parle de lui-même :

«Les douze vastes rues qui débouchent sur la place de l'Étoile ne sont pas idéales quant à leur direction et caractère pour une disposition en étoile, mais l'étude intelligente d'Hausmann les amène à leur fin d'une manière parfaitement symétrique et harmonieuse.

«Si Le Nôtre avait terminé lui-même la place de l'Étoile, il n'aurait pas réalisé d'autre solution.»⁹³

Et finalement, la *PLACE DE LA REPUBLIQUE*, selon Smith l'œuvre la plus caractéristique et personnelle d'Hausmann :

«Par la place de République, il montra parfaitement son sens du beau et du monumental. Il montra aussi son appréciation de l'économie d'équipements convenables. Toutes les rues autour de la place de la République ne sont pas seulement élégantes dans leur profil et leur perspective. Elles sont aussi les plus économiques et les plus utiles de ce qui a pu être inventé. Elles appartiennent, sans exception, au type favori d'Hausmann «voies diagonales» qui raccourcissent les distances et produisent ces excellentes parcelles d'angle qui enchantent les architectes parisiens.»⁹⁴

Enfin, le caractère exemplaire, que le Paris haussmannien possède pour New York, est clairement exprimé :

«Combien seraient utiles à New York quelques «voies diagonales» d'Hausmann. Nous avons seulement Broadway et, jusqu'à présent, nous n'avons pas fait un bon intelligent de cette opportunité.»⁹⁵

Smith rejoint alors le propos de Schopfer qui veut explicitement donner une leçon à New York. Cependant, chez Smith, elle est centrale, son texte est entièrement imprégné de l'exemplarité de Paris. Dans la conclusion de l'article, Smith aborde, comme Schopfer auparavant, l'aspect financier d'un tel effort de transformations. C'est un clin d'œil vers New York :

«Peut-être la phase de la tâche qui a touché Hausmann le plus profondément était celle du financement, et c'est précisément sur ce point qu'il est le plus critiqué. Il utilisa librement le crédit de la Ville, obligeant ainsi les futures générations de porter cette charge aussi bien que de jouir des avantages. Il s'appuyait avec la plus grande confiance sur son principe des Dépenses Productives, ce qui signifie simplement que l'argent dépensé rendait la ville meilleure, et la ville amélioré était un plus grand producteur de richesse, ce qui est parfaitement vrai. Le nouveau Paris a plus que satisfait les attentes d'Hausmann.»⁹⁶

93. *Ibid.*, pp. 504-505.

94. *Ibid.*, p. 494. Les mots «voies diagonales» sont en français dans le texte original.

95. *Ibid.*, p. 492. Les mots «voies diagonales» sont en français dans le texte original.

96. *Ibid.*, V, p. 32. Les mots «Dépenses Productives» sont en français dans le texte original.

L'immeuble haussmannien éclipse les «innovations» parisiennes

Le troisième article intitulé «Innovations in the Street Architecture of Paris» de Arthur C. David, qui écrit souvent dans cette revue, au moins depuis 1899, est thématiquement complémentaire des deux autres⁹⁷. David commence son texte par une réflexion sur le changement rapide de l'aspect de New York, ce qui l'amène à parler des derniers changements radicaux que Paris a subis, continuant ainsi le propos de Smith :

«L'exemple suprême d'une ville qui a subi une reconstruction drastique selon un plan soigneusement mûri, est bien sûr Paris.

«La ville a été améliorée par une disposition plus pratique et architecturalement plus efficace que toutes autres villes au monde.

«Paris tel qu'il existe dans l'esprit de tous les Américains est bien entendu le Paris qui émergea du processus d'haussmannisation.»⁹⁸

Avec l'équation Paris est Haussmann, le ton de l'article est donné. On se trouve en 1908 et, selon l'auteur, Paris a changé à peine par rapport à la ville de 1875. Les «Innovations» de l'architecture contemporaine parisienne, comme annoncées dans le titre, se trouvent seulement dans le dernier tiers du texte, tandis que la plus grande partie de l'exposé de David est consacrée aux immeubles haussmanniens et à leur rôle dans la ville. Il n'est guère surprenant que l'auteur en discute favorablement ; il les lie à l'idée de la ville :

«Les Français furent les premiers à s'emparer de l'idée que la bonne échelle du projet de l'architecture urbaine était plutôt l'îlot que l'immeuble individuel.

«C'est une telle idée qui est responsable de l'apparence architecturale existante de Paris, et c'est au moyen de cette idée que les opportunités architecturales offertes par le plan admirable de la ville ont été réalisées dans ses immeubles privées.»⁹⁹

Pour défendre ces immeubles contre la critique récurrente de «monotonie», David se sert de deux arguments. Premièrement, il attribue cette caractéristique aux immeubles réalisés sous Napoléon I. — notamment à ceux de la Rue de Rivoli —, alors qu'en comparaison, les immeubles du Second Empire «gardent leur unité d'effet sans dégénérer dans l'uniformité». Et deuxièmement, les reproches sont jugées futiles compte tenu de la qualité de l'architecture :

«Néanmoins, l'architecture des rues parisiennes, bien que constituant dans son intégralité l'exemple suprême de la soumission réussie de l'immeuble individuel à l'unité sociale nécessaire de la rue, contient plus d'exemples de bâtiments individuellement intéressants que ne le fait une ville comme Londres ou New York, où chacun construit ce qu'il juge être juste à ses propres yeux.»¹⁰⁰

97. David, A. C., «Innovations in the Street Architecture of Paris», *The Architectural Record*, Vol. XXIV, août 1908, pp. 109-128.

98. *Ibid.*, p. 109.

99. *Ibid.*, p. 116.

100. *Ibid.*, p. 119.

On voit alors ici l'homogénéité et la régularité des immeubles haussmanniens défendues d'une manière qui rappelle celle de Ernest Flagg en 1894 et de Milo R. Maltbie en 1903, les deux prenant également leur propre ville comme exemple de monotonie et de désintérêt. David remarque à Paris, depuis 1900, un esprit «d'insubordination». Concernant la possibilité d'édifier plus haut, c'est encore une fois New York qui donne le mauvais exemple :

«Les Parisiens considèrent un bâtiment de huit étages comme monstrueusement haut, et apparemment, ils anticipent que leur belle ville deviendra, à cause de tels édifices-tours, autant une jungle architecturale peu harmonieuse que ne l'est New York. Toutefois, un tel résultat désastreux ne doit pas être redouté.»¹⁰¹

Dans l'expression architecturale, en plus de la hauteur, on recherche la «variété, la nouveauté, et l'individualité». Après avoir discuté de l'immeuble des frères Perret de la rue Franklin et de l'immeuble de Jules Aimé Lavirotte (1864-1924) situé au 34 avenue Wagram — «L'atténuation ascétique de l'immeuble en béton [des frères Perret] est à préférer aux complications dénuées de sens et la recherche d'effets de l'immeuble de l'avenue Wagram» —, David présente une douzaine d'immeubles, marqués sur une verticalité renforcée. Il se montre plutôt critique mais, après tout, il y a pire :

«Paris, naturellement, n'est pas en train de devenir un tel exemple d'individualisme architectural anarchique comme l'est New York ou Chicago.»¹⁰²

Et pourtant, on sent le grand regret voire la tristesse qu'éprouve David face à cette évolution. Selon lui, ce qu'il appelle la «révolte» enlève de la «dignité» à l'architecture :

«Malgré certaines exceptions brillantes, le changement a jusqu'à présent plus rapidement nuit qu'il n'a amélioré l'apparence de la ville, et quelques fois, l'auteur a été enclin à croire que l'architecture des rues parisiennes était sur le chemin de la décadence.»¹⁰³

Pour conclure avec ces trois articles sur Paris, on peut constater que malgré leur sujets divergeants (mobilier/ plein air ; plan de ville ; architecture), d'une manière générale, leurs propos se recourent tellement bien qu'ils émettent au fond le même message.

Paris est une ville vénérable, dotée d'une histoire riche et d'un plan à la fois fonctionnel et artistique. Elle offre une architecture de haute qualité et elle est soucieuse des conditions de vie de toute sa population, ce qui se retrouve dans les investissements courageux pour son propre futur. Enfin, c'est une ville agréable à vivre, habitée par des gens sensibles à la beauté des arts et de la ville.

Le Paris admiré dont il s'agit, est celui qui a entièrement été recréé par Napoléon III et Haussmann pendant le Second Empire, avec ses répercussions ultérieures; le personnage d'Haussmann acquiert chez le conservateur de bibliothèque, Edward Smith, un statut exceptionnel voire unique. Le journaliste Schopfer, par contre, ne

101. *Ibid.*, p. 115.

102. *Ibid.*, p. 127.

103. *Ibid.*

cite jamais directement le nom du préfet, et pourtant, à la fois le mobilier urbain, les plantations et les parcs, en bref, les conditions mêmes de la «vie en plein air», sont dues à l'initiative d'Hausmann et de son collaborateur Alphand. Enfin, pour David, Paris est synonyme de l'époque haussmannienne.

Quant au Paris contemporain, celui-ci est pour les auteurs, à l'exception près de quelques immeubles récents, synonyme du Paris d'Hausmann. Les nouveaux débats parisiens les laissent indifférents, qu'il s'agisse des nouveaux règlements depuis 1882, et surtout de celui de 1902, ou plus généralement des critiques de la ville haussmannienne. Seul Smith, qui indique une bibliographie d'une trentaine de livres et de revues exclusivement français, y cite les «*Etudes sur les transformations de Paris, 1905-1906, 7 fascicules*» d'Eugène Hénard (1849-1923), un ouvrage critiquant l'esthétique du Paris haussmannien, sans pour autant y faire appel ni dans son texte ni dans ses illustrations.

Le deuxième constat concerne les rôles que joue New York. D'un côté employé comme exemple négatif, même dangereux, pour mieux illustrer les qualités de Paris, de l'autre côté instauré comme destinataire de l'exemplarité parisienne. Or, Paris et New York ne sont pas seuls dans ce mécanisme d'exemples et contre-exemples. A part les rares citations sur Chicago, c'est Londres qui apparaît presque aussi souvent que New York ; son rôle est également limité à celui de contre-exemple. Chez Schopfer :

«A Paris, on a fait des avenues larges bordées d'arbres dans chaque quartier. Il n'en existe ni à Londres ni à New York.»¹⁰⁴

«Paris a réussi d'une manière admirable l'aménagement de son Bois de Boulogne, tandis que Hyde Park de Londres ne sert qu'aux promenades, et ce qui peut être appelé sa vie luxueuse en plein air ne peut être comparé avec ce que Paris offre.»¹⁰⁵

Chez Smith :

«L'Anglais est plus ou moins aveugle aux prétentions de beauté et de splendeur monumentale.»¹⁰⁶

«A Londres», [Napoléon] dit à Hausmann, «on ne s'occupe que de satisfaire le mieux possible aux besoins de la circulation». «Sire», dit Hausmann, «les Parisiens ne sont pas des Anglais ; il leur faut davantage»¹⁰⁷.

Quant à David :

«Il n'y a pas de danger que l'apparence de Paris devienne d'une variété aussi incohérente que celle de Londres.»¹⁰⁸

Tout cela donne à penser qu'il s'agit d'un projet officieux commun ; un projet éducatif et formateur pour New York avec un même but ; un projet qui accuse à la fois les manques new-yorkais, qui présente un modèle et qui

104. Schopfer, "The Furnishing ...", *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 43.

105. Schopfer, "Open-Air Life ...", *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 166.

106. Smith, "Baron...", *Architectural Record*, *op. cit.*, II., p. 233.

107. *Ibid.*, III., p. 385. La citation entière est en français dans le texte original.

108. David, "Innovations ...", *Architectural Record*, *op. cit.*, p. 127.

explique les moyens de l'appliquer — dépenser pour que tout le monde puisse récolter plus tard les avantages. Dans ce trio d'articles, le travail historique de Smith joue certainement un rôle particulier. C'est le sanctionnement contemporain et scientifique de l'histoire urbaine de Paris dans le but de l'utiliser. Membre de la M.A.S., où son travail sur Paris n'est pas seulement connu mais cité — comme on a pu le constater dans le rapport du Comité des centres civiques, Bulletin no. 15 —, et par ses publications dans les revues, Smith et sa vénération explicite de Paris jouent un rôle non négligeable dans le débat new-yorkais autour de l'art civique. Il contribue notamment à établir le Baron Haussmann comme la référence principale pour les «affaires de la ville» :

«Concernant presque toutes les choses se rapportant à la bonne organisation des affaires civiques, Haussmann n'était pas seulement pionnier mais le maître le plus éminent. Comparé à son œuvre accomplie, celle de toute autre personne est insignifiante.»¹⁰⁹

Conclusion du débat sur la ville

Vers la fin du dix-neuvième siècle, les nouveaux problèmes que New York rencontre au niveau de son fonctionnement et, parallèlement, la naissance d'un souci de civisme et de l'image donnée, provoquent un début de débat sur la ville. Différents acteurs privés ou publics mènent le débat, ensemble ou individuellement. Le dernier chapitre a permis d'analyser le discours de quelques-uns des protagonistes du débat. Avant de résumer leur rapport avec Paris, il semble cependant utile de les rappeler à la mémoire.

La New York City Art Commission - instance publique de contrôle de la qualité des œuvres d'art publics - s'exprime via le rapport officiel de 1903 qui retrace le voyage en Europe de son secrétaire général Milo Maltbie, un des acteurs le plus actif pour la cause de l'art municipal. L'analyse de ce rapport a montré que le champ d'intérêt de Maltbie, et, par la suite, celui de la commission, s'élargit sensiblement au cours de ce voyage. Le New-Yorkais, en quête d'exemples pouvant servir à sa propre ville, s'éloigne de sa mission initiale, celle de la décoration de la ville, et se montre avocat d'une planification urbaine anticipant et intégrant les évolutions futures, énonçant ainsi un concept essentiel à l'urbanisme moderne.

Contrairement à ce personnage en mission publique, Charles Robinson est l'auteur indépendant du premier manuel d'urbanisme américain. Il y discute, entre autres, des types de plan de ville, des systèmes de commissions de ville, de l'importance des arbres et des ensembles d'édifices de type campus. Son écrit se veut d'être explicitement un instrument pour vaincre la laideur de la ville. Même si cet ouvrage n'égale pas, dans son contenu urbanistique et dans sa méthode, les écrits d'un Baumeister ou d'un Stübgen - qui lui sont antérieurs de dix à vingt-cinq ans -, il rencontre un succès énorme auprès d'un large public et contribue ainsi à la diffusion d'idées neuves pour l'Amérique contemporaine.

109. Smith, "Baron ...", *Architectural Record*, op. cit., V., p. 32.

La Municipal Art Society de New York, d'initiative privée, se fait l'avocat de l'art public et de la beauté dans la ville. Elle est la première société américaine de ce genre. Elle organise, au sein même de la société, des comités thématiques. D'une manière assez similaire à celles de Maltbie et de la commission d'art de la Ville, la M.A.S. est, à ses débuts, ancrée dans la promotion de l'art municipal comme embellissement de la ville. On a pu voir que ses objectifs évoluent à une échelle toujours plus grande, mais sans jamais complètement abandonner le souci esthétique. Ils se portent finalement sur des questions de fonctionnement de la ville entière : les transports publics, le plan de ville et les infrastructures deviennent des problématiques spécifiques de différents comités. Ceux-ci rédigent des rapports qui sont publiés entre 1903 et 1905 dans des bulletins officiels. La M.A.S., de par le grand nombre de contributions thématiques, et grâce aux personnalités qu'elle compte parmi ses membres, accomplit un travail qui devrait, selon elle, être assumé par la Ville de New York. Celle-ci se montre cependant désintéressée, sinon incapable de prendre en charge la constitution d'un savoir urbain nécessaire à son développement.

Pourtant, le grand ingénieur de la Ville de New York, Nelson Lewis, s'intéresse au plan général de la ville et à sa cohérence, à la même époque que la M.A.S. et Milo Maltbie. A ce moment-là, Lewis est membre de la New York City Improvement Commission qui élabore un projet discuté plus loin. Par contre, ce n'est que quelques années plus tard que Lewis s'exprime personnellement et d'une manière plus théorique sur l'urbanisme, préconisant la prévoyance et la salubrité, définissant ainsi le City Planning en opposition au mouvement du City Beautiful.

Les propos de ces acteurs, dont les méthodes sont très variés, ont des points de départ et des degrés d'élaboration différents. Néanmoins, ils visent tous directement une amélioration structurelle de New York et non pas un simple travail de cosmétique comme le préconise le City Beautiful. L'ouvrage de Robinson, qui se veut plus théorique et plus général, parle lui aussi principalement de New York, de ses défauts et des moyens d'amélioration.

La revue new-yorkaise *The Architectural Record* participe aussi indirectement au débat new-yorkais par le biais des trois articles sur Paris. Leur analyse a montré qu'ils se servent de Paris pour évoquer explicitement des situations insatisfaisantes à New York, et ceci indépendamment du sujet traité (le mobilier urbain, le plan de Paris et son histoire ou encore l'architecture des immeubles). Tout en étant plus éloignés de la réalité new-yorkaise que les autres textes, ces écrits se révèlent quand-même tout aussi importants pour New York que le rapport de Maltbie, par exemple.

Les analyses ont également montré que les liens parmi ces différents acteurs sont multiples : les membres de la commission d'art de la ville, avec laquelle Robinson est en correspondance, sont majoritairement membres

de la Municipal Art Society (M.A.S.), ainsi que pratiquement tous les architectes et artistes protagonistes new-yorkais. Le bibliothécaire Smith, qui publie son article sur Paris dans l'*Architectural Record*, fait également partie de la M.A.S. où son travail est cité dans un des rapports de comité. Le travail de l'ingénieur Lewis est lui aussi cité par la M.A.S. ; ce sont des architectes membres de cette société qui font l'initiation des sociétés d'ingénieurs au City Planning.

Il semble alors tout à fait possible d'identifier un milieu spécifique porteur du débat émergeant sur New York, dont la M.A.S. est le point central.

En ce qui concerne le rapport des différents auteurs avec Paris et son emploi dans le débat, nous recevons le plus d'informations des articles de revues. La capitale française occupe un rôle concret dans le débat new-yorkais. Il s'agit avant tout du rôle d'idéal, à la fois pour la composition du plan, la beauté de la ville et pour l'administration municipale (les commissions) qui prend soin de la planification et du bon fonctionnement de la ville. Le tout reflète un niveau de civilisation inégalé. La beauté de Paris s'exprime pour les auteurs dans le soin et la cohérence attribués à son aménagement de surface — trottoirs, mobilier, plantations, oeuvres d'art —, et dans la qualité de son architecture, aussi bien des immeubles que celle des monuments qui jouissent d'ailleurs, grâce au plan de ville fonctionnel et artistique, d'une mise en scène.

Tout ces atouts servent d'exemple pour New York. Directement lié à cette vénération, l'emploi de Paris comme contre-exemple de New York est également choisi par les trois auteurs de l'*Architectural Record*, les défauts de la ville américaine sont dénoncés au même titre que Paris est adulé.

Malgré la nature différente des articles de revues et des autres textes analysés, le rapport avec Paris reste similaire. Naturellement, la capitale est le plus souvent citée dans les textes dont elle fait explicitement l'objet. Elle est néanmoins utilisée chez chacun des protagonistes comme un idéal et comme un moyen de dénonciation de New York. Maltbie est notamment attiré par le plan de Paris et par la régularité des constructions. Robinson vénère, entre autres, la mise en scène des monuments et le désir commun d'embellissement réglé avec grande satisfaction par l'autorité publique. La M.A.S. remarque particulièrement la géométrie du plan de ville et la prévoyance dans la planification. Et, enfin, l'ingénieur Lewis admire le système radio-concentrique que dessinent les rues de Paris.

Il n'est alors guère surprenant de voir que Haussmann et son oeuvre l'emporte par rapport à la tendance anti-haussmannienne du débat contemporain parisien, qui passe d'ailleurs complètement inaperçu à New York. Maltbie n'est pas le seul à souligner la beauté de l'uniformité de la ligne de ciel. Même David, pourtant censé parler des changements parisiens dans son article «Innovations in the Street Architecture of Paris», ne cesse de rappeler que Paris, «dans l'esprit de tous les Américains», est, «bien sûr», celui issu de l'haussmannisation.

Pour ces acteurs participant directement au débat, on comprend alors que l'élément le plus important, le dispositif de base, est le plan de ville. Les transformations de Paris sous le Second Empire, si lisibles en plan, leur montrent les mesures à prendre pour améliorer New York. Les travaux d'Hausmann représentent, comme on peut le lire dans un rapport de la M.A.S., «le passage de Paris d'une ville insalubre à la plus belle, à la plus majestueuse des villes». La transformation de Paris est le symbole d'une modernisation fonctionnelle et artistique dont les New-Yorkais sont en quête.

V.4

Trois projets pour améliorer New York «à l'haussmannienne»

Faisant suite aux discours naissants sur les erreurs commises dans le plan de ville, sur les défauts de la ville actuelle, et sur les manières d'améliorer New York, une série de projets émerge. De multiples acteurs pensent, projettent et publient des propositions plus ou moins globales, plus ou moins élaborées, et plus ou moins réalistes aux problématiques new-yorkaises. D'une manière générale, ces projets sont conçus dans la période entre 1898 et 1911. Cependant, les plus complets, à l'échelle de Manhattan voire du Greater New York, sont conçus jusqu'en 1907, complétant et illustrant les discours. Ces projets sont : celui de Julius F. Harder (1856-?), publié en 1898 dans *Municipal Affairs*, celui du Committee on Thoroughfares de la Municipal Art Society de 1904 et celui de la New York City Improvement Commission de 1904 (rapport intermédiaire) et de 1907 (rapport final). On peut déjà constater que les projets, excepté celui de l'Improvement Commission, semblent pour le moins, semble proches du milieu si sensible et attaché au Paris du dix-neuvième siècle.

Compte tenu du rôle important que Paris tient dans ces discours analysés, et compte tenu de la similarité des problématiques de New York et de Paris cinquante ans auparavant, même si les raisons et les conditions sont loin d'être les mêmes, ne serait-il pas évident que l'on retrouve la référence haussmannienne dans les projets pour New York ? L'analyse des études existantes ne confirme pas cette hypothèse.

Figurant plus ou moins dans les différentes études existantes sur New York¹¹⁰ — nous n'avons pu identifier aucune projet supplémentaire dans le cadre de cette recherche —, les projets analysés ici englobent les buts suivants : sauver New York en l'ouvrant à l'air et au soleil, lui donner un centre et, avant tout, faciliter la circulation. Les études existantes préfèrent voir seulement dans ces projets des intentions d'embellissement. Quant à la référence parisienne, elle existe dans ces études, dans le meilleur des cas, comme indice ; elle est souvent affaiblie à cause de la citation, en parallèle, d'autres villes dont un seul aspect précis sert de référence. Comment l'influence de Paris se fait-elle sentir ? Quel aspect de l'urbanisme haussmannien est-il réinterprété ? Ou s'agit-il de projets Beaux-Arts ? Quels sont les principes de composition qui en découlent ? Peut-on les définir ? L'analyse des trois projets va tenter de répondre à ces questions tout en éclairant les positions, en partie ambiguës voire confuses, des études récentes. Pour cela, les projets seront analysés dans leur contenu

110. Il s'agit des études, déjà citées, de Stern, *New York 1900*, *op. cit.* ; Boyer, *Dreaming...*, *op. cit.* ; Boyer, *Manhattan Matters...*, *op. cit.* ; Jackson, "The Capital...", *op. cit.*

de textes et d'illustrations, confrontés aux interprétations des historiens, et mis en relation entre eux.

Le projet de J. Harder

Julius Harder (1865-?), travaille en début de carrière comme dessinateur dans plusieurs bureaux d'architecture à New York où il s'installe en 1886¹¹¹. En 1891, il est engagé dans le Département de la Construction de la World's Fair de Chicago. Peut-être est-il un des dessinateurs que le français Jacques Hermant tenait responsable de la mauvaise exécution des bâtiments de l'exposition ? Néanmoins, Harder, qui ne fait pas partie du milieu des ancien-élèves de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, prend contact à la fois avec la version américaine de l'architecture et de la composition à plus grande échelle de l'Ecole, et avec le milieu parisien de la scène architecturale new-yorkaise. Il retourne à New York et ouvre en 1894 sa propre agence d'architecture. En plus de son implication avec la World's Fair, l'adhésion de Harder à la National Sculpture Society et à la Fine Arts Federation de New York témoigne de sa sensibilité pour les arts. Il se réjouit d'ailleurs de la toute récente mise en place de l'Art Commission de la ville, des méthodes simplifiées de législation et de l'autorité unifiée en matière d'art municipal. Le choix de la revue *Municipal Affairs* pour la publication de son texte «The City's Plan» confirme également ses affinités. Il faut rappeler que la revue en question est l'organe principal de diffusion des idées sur la réforme des valeurs municipales ; idées influencées par la nouvelle compréhension du rôle de l'intérêt public.

L'article de Harder, qui est publié en mars 1898, présente trois choses : une théorie générale sur le *city plan* — appellation qui est plus proche de la notion française du plan de ville que de celle de ses collègues américains qui parlent exclusivement soit du *city map* soit du *street plan* ; une critique du plan de New York ; un projet urbain¹¹².

La théorie du plan de ville débute par une condamnation violente du damier comme système de rues. Pour l'architecte, cette «machine infernale» a effacé «l'occasion de siècles» qui faisait grandir naturellement les villes dans leurs formes, suivant le principe flexible des anciens chemins :

«On ne croirait pas qu'il est nécessaire d'avoir voyagé beaucoup pour arriver à la conclusion que la fonction des rues est de faire circuler dans la ville d'un lieu à un autre, et là où les vaches sont responsables de la disposition, les résultats sont comparativement acceptables. Par contre, y a-t-il une quelconque excuse pour un plan de rues basé exclusivement sur un principe, ou plutôt sur l'absence de principe, qui force les voyageurs désirant atteindre un point distant de cinq milles à en parcourir sept sur les deux côtés d'un triangle à angle droit.»¹¹³

111. Les informations sur la personne de Harder sont tirées de «Biographical Notices of the Writers in Municipal Affairs for March, 1898», *Municipal Affairs*, Vol. II, New York, Reform Club, 1898, p. 173.

112. Harder, J. F., "The City's Plan", *Municipal Affairs*, Vol. II, No. 1, mars 1898, New York, Reform Club, pp. 24-45.

113. *Ibid.*, p. 26.

Ce que Harder préconise par l'intelligence des «chemins des vaches» — en opposition avec Le Corbusier qui condamnera en 1922 le «chemin des ânes» comme irrationnel, c'est-à-dire non rectiligne, des animaux, et proposera la ligne droite et la trame comme étant seules rationnelles et dignes du «chemin des hommes»¹¹⁴ —, c'est la possibilité du mouvement direct entre deux ou plusieurs points de la ville, avec la voie 'diagonale' qui en est le dispositif.

Quant aux références formelles de cette préférence théorique, il n'est guère surprenant de trouver en illustration les plans de quatre villes basées sur un principe fort de diagonalité, ou, du moins, de radialité à partir d'un seul centre : Washington D. C., Karlsruhe, Amsterdam, et Paris. C'est le «très excellent plan» de Washington que Harder loue particulièrement car il est établi avant la construction de la ville.

L'architecte prend également position dans la question de l'intérêt public versus l'intérêt privé. Il défend fermement la position de l'intérêt public, malgré une jurisprudence qui favorise le droit de l'individu :

«Mais la fonction de toute loi est le plus grand bien pour le plus grand nombre de personnes, et le fait que le citoyen se soit réveillé est dû à une appréciation que dans cette matière, les intérêts des citoyens dans l'ensemble sont identiques à ceux de l'individu et les supplantent.»¹¹⁵

Harder observe trois éléments qui faciliteront la défense de l'intérêt de la ville : Le citoyen devient conscient du problème ; l'intérêt public est, en fin de compte, identique à l'intérêt de l'individu (puisqu'il lui revient) ; l'intérêt public est situé au-delà de l'intérêt privé. A partir de là, l'établissement d'une «proposition générale» devrait être d'une «conformité volontaire».

Les «considérations esthétiques» d'Harder sont liées étroitement au bon sens et aux considérations économiques :

«L'utilité est de l'économie, mais l'utilité artistique est une plus grande économie.»¹¹⁶

Il s'oppose alors fortement à l'esthétique dans un esprit de décoration qui caractérise le City Beautiful :

«Cela ne signifie pas une extravagance et une prodigalité insensées ni le simple embellissement et l'enrichissement de détails ni le revêtement de constructions dans tel ou tel style châtré des conditions et des siècles passés.»¹¹⁷

Il donne une définition de la beauté qui anticipe une esthétique du fonctionnel préconisant la clarté et la simplicité :

«La prise en considération des choses quotidiennes signifie cette simplicité inconsciente qui unit harmonieusement utilité et beauté ; un tout composé de parties variées, chacune en équilibre de sa juste relation avec tout le reste ; et

114. [Le Corbusier-Saugnier], «Le chemin des ânes, le chemin des hommes», *L'Esprit Nouveau*, no. 17, juin 1922, np.

115. Harder, "The City's Plan", *op. cit.*, p. 30.

116. *Ibid.*, p. 30.

117. *Ibid.*

cette économie domestique particulière d'adapter les moyens aux objectifs, et, en même temps, de vaincre toute suggestion vulgaire et offensive.»¹¹⁸

Harder semble ainsi donner une direction claire à un nouvel urbanisme qui anticipe, reste flexible et unit l'utilité et la beauté dans une logique économique. Sa mise en oeuvre dans le *nucleus* de la ville représenterait «une tâche héroïque qui exige un traitement héroïque» que l'architecte pense à réaliser par le biais de «méthodes douces et lentes». Elles sont déjà en application dans l'ignifugation des constructions existantes. Il tisse un lien entre une logique d'amélioration du bâti et la condition de la ville en général, procédé qui rappelle les percées haussmanniennes à travers des quartiers insalubres :

«Une application judicieuse de la loi de sécurité contre l'incendie, avec la conséquence que, dix ans après son adoption, tous les bâtiments non résistants au feu ou autrement dangereux à l'intérieur d'une zone prescrite — choisie pour être améliorée en raison de son mauvais état — doivent être expropriés, serait-elle vraiment si inacceptable ?»¹¹⁹

C'est Paris qui sert explicitement d'exemple dans un autre cas, celui d'un travail au centre de la ville existante et de préparation d'un terrain avant d'y installer des structures permanentes. L'exemple cité fait penser à un aménagement de «centre civique». Il montre cependant aussi une légère ambiguïté quant à la relation avec la capitale française :

«La prochaine exposition française qui doit être tenue à Paris en 1900 sera construite dans le cœur de la ville, et même si nous n'avons pas besoin d'accepter sans contestation chaque chose que les Français nous montre, en cela ils ont certainement raison.»¹²⁰

Cette remarque ne ferait-elle pas référence à un milieu où les «choses montrées par les Français» seraient généralement «pas mises en question» ? En tout cas, il est intéressant que Harder prenne un air défensif voire justificatif en citant l'exemple de Paris. Il loue ce projet de morceau de ville dont on retrouvera notamment la centralité dans son projet pour New York.

Avant de passer à son projet, Harder discute brièvement des lacunes, par rapport à sa théorie établie, qui démontrent la nécessité d'agir pour New York. Tout d'abord, l'état actuel de la seule voie diagonale de Manhattan, désespérément congestionnée :

«Broadway est maintenant la déception de chaque visiteur, le désespoir de chaque indigène. Ses bâtiments vraiment nobles, d'extravagance coûteuse, sont invisibles de n'importe quel point de vue ; son flux de trafic ininterrompu, son hurlement imbattable de sons, l'effet déprimant de ces hauts murs, tout cela conspire à faire naître un désir

118. *Ibid.*, p. 31.

119. *Ibid.*

120. *Ibid.*, p. 32.

Proposition pour la plan de
New York par Harder.

(*Municipal Affairs*, 03/1898, p. 36.)



d'y échapper comme à une catastrophe menaçante. Ce qui aurait dû devenir, en raison de sa position dans la géographie particulière de l'île de Manhattan, notre rue la plus magnifique et la plus impressionnante a perdu à tout jamais ses possibilités.»¹²¹

Finalement, il s'étonne devant le damier de la ville, extension planifiée en 1811 :

«Toute considération d'économie d'intercommunication, de salubrité et d'esthétique était absolument omise du calcul.»¹²²

Regardons le projet proposé par l'architecte comme solution des «défauts» de la ville. Il consiste en deux propositions distinctes, illustrées dans de deux documents de natures différentes : d'un côté, un plan général de grande échelle, montrant la moitié sud de Manhattan ; de l'autre, un schéma qui oppose le système actuel d'îlots rectangulaires à un système alternatif d'îlots carrés, le tout à une échelle de six îlots (sans parcellaire). Nous nous concentrons ici sur la proposition concernant le plan de ville. En accord avec les intérêts et références exprimées en théorie, le projet de Harder installe, au cœur de la ville existante, un nouveau centre — à la fois symbolique et politique — autour de Union Square. D'une taille à peu près quintuplée, celui-ci s'étend désormais sur une surface qui correspond à environ neuf grands îlots new-yorkais. Il en résulte :

«Ainsi sont créées immédiatement des conditions monumentales d'un site pour le futur Hôtel de Ville du plus haut niveau, comprenant une résidence officielle du maire.»¹²³

121. *Ibid.*, p. 34.

122. *Ibid.*, p. 35.

123. *Ibid.*, p. 37.

De chacun des quatre coins de ce centre civique rayonne une nouvelle voie diagonale. Ces voies ont avant tout pour tâches de faciliter la circulation. Il s'agit de traverser l'île de la manière la plus rapide, et également de relier les différentes activités et points forts (quartier commercial au sud-est, hôpital au nord-est, *ferry terminal* au sud-ouest, auxquels s'ajoute la gare Grand Central, reliée par Fourth Avenue à la fois au centre et entre elles. Des nœuds, giratoires — trois diagonales intègrent à mi-chemin un rond-point et la quatrième trois ronds-points à distance régulière —, permettent de tisser les nouvelles voies dans le système des avenues et des rues. Ce souci de la liaison ressort clairement des mots, laissés ici en original : «*splendid connection*», «*shortest possible route*», «*shortest route connection*», «*ready access*». Le désir d'élargir South Street et Jackson Street, cette dernière en prolongation de la nouvelle diagonale sud-est, confirme l'intention de la connexion économique, car ces rues, commerciales, ne jouent pas de rôle dans une éventuelle composition artistique.

La diagonale sud-est joue également un rôle plus politique ; un rôle rappelant celui que certains observateurs attribuent aux voies haussmanniennes :

«Mais le résultat de cette dernier diagonale est beaucoup plus que celui de la circulation ; avec la présence du nouveau pont, cette artère amènerait la transformation de la zone entière entre la 14e rue et Grand Street, et de Bowery à l'East River. Traversant un quartier d'immeubles ouvriers de population dense, devenu connu comme plus ou moins 'turbulent', il disparaîtrait de cet endroit, cédant la place aux immeubles commerciaux, magasins et entrepôts. Les gens habitant ces quartiers le font parce que leur travail se trouve en ville et parce que leurs heures de travail ou d'activité sont longues. Fournissons des transports adéquats le long de cette voie et au-delà du pont et, le pont franchi, ils trouveront des habitations meilleures et moins chères de mille manières pour eux-mêmes et pour la communauté dont ils font partie.»¹²⁴

Dans les mots de l'architecte, l'aspect accentué philanthropique mis en avant semble plus être une consolation *a posteriori* qu'un but premier. Il est clair qu'il préfère voir s'installer des activités plus 'sûres' et plus en relation avec la nouvelle centralité du lieu.

Broadway, diagonale existante, que Harder nomme «opportunité perdue», ne joue pas de rôle dans le discours de l'architecte. Nous trouvons chez le bibliothécaire de l'Avery, Edward Smith, la même insatisfaction par rapport à Broadway ; il préconise «quelques voies diagonales d'Hausmann pour New York»¹²⁵. Les voies projetées par Harder ne seraient-elles pas ces voies diagonales haussmanniennes ?

Chez Harder, le troisième argument pour ce type de voies est l'aspect esthétique, les perspectives «étant le plaisir des villes étrangères et de notre Washington monumental» :

«Le système des avenues diagonales résulte, en plus de sa supériorité pratique et économique, dans des situations connues comme des «Vistas». En général, au lieu de déboucher dans un néant de perspective, la vue repose sur un objet. L'avantage principale des avenues diagonales, toujours envisagé du point de vue esthétique, consiste plus ou

124. *Ibid.*, p. 38.

125. Smith, "The Topographical ...", *Architectural Record*, *op. cit.*, IV., p. 492.

moins dans l'inverse du pittoresque : à savoir, la caractère impressionnant émergeant du calme et de la dignité des plus grandes masses qu'elles forcent.»¹²⁶

Harder combine dans sa proposition deux «*leading plans*» des trois systèmes de plan de ville que Robinson définira en 1901 : le damier et les avenues diagonales. Il ne propose pas de les combiner avec le troisième type, celui des «*Ringstrassen*». Les propositions de Harder ne passent d'ailleurs pas inaperçues chez Robinson. Elles le font rêver dans *The Improvements of Towns and Cities* :

«Imaginez un point central, une place — avec un effet heureux comme dans quelques ville du Vieux monde — ou l'espace vert ou la place communale d'un village. C'est un lieu de groupement pour les édifices publics, ou cela peut être une particularité naturelle très marquée du site, peut-être une colline, et occasionnellement même un bord d'un courant d'eau. Des rues diagonales de première importance convergeraient vers cela, coupant ainsi irrégulièrement un réseau d'îlots non allongés — pas comme ceux de New York —, mais des carrés réguliers avec accès à l'arrière des maisons.»¹²⁷

Le projet de Harder est connu de ses contemporains, même si la portée de ses propositions reste limitée, tout comme l'importance de son auteur sur la scène new-yorkaise.

L'analyse des énoncés et du dessin de Harder démontre des motivations et des intentions qui ne correspondent pas aux interprétations faites dans les études récentes. Celles-ci tentent de simplifier le projet et de le réduire à un caprice d'embellissement. Kenneth Jackson met apparemment au même niveau les considérations qui amènent Harder à projeter des voies diagonales, le simple embellissement, et les considérations d'ornementation par des panneaux de rues artistiques :

«Quoi que Gotham soit devenu à la fin du dix-neuvième siècle, il n'était pas beau, et les pages du journal *Municipal Affairs* étaient remplies de suggestions pour remédier à sa laideur : de panneaux de rues artistiques, d'avenues diagonales et d'espaces libres plus attractifs.»¹²⁸

Contrairement à l'impression que donne Jackson, *Municipal Affairs* ne traite pas en priorité des propositions d'embellissement de New York. La revue s'occupe de questions de municipalité dans toutes ses facettes administratives et sociales, et aussi esthétiques.

Robert Stern cherche lui aussi à ne voir Harder que sous la lumière d'esthétisme. Dans *New York 1900*, il explique brièvement le nouveau centre civique et les rues diagonales qui le lient aux voies principales, avant de citer le seul paragraphe qui traite des 'vistas'. Le projet reste pour l'historien avant tout dans cette logique.

Quant à Christine Boyer, elle consacre, dans *Manhattan Manners*, treize lignes à ce projet, dont neuf à la critique

126. Harder, "The City's Plan", *op. cit.*, pp. 38-39.

127. Robinson, *The Improvement ...*, *op. cit.*, pp. 23-24.

128. Jackson, "The Capital ...", *op. cit.*, p. 337.

de Harder au sujet de Broadway et du damier new-yorkais. La description du projet est très succincte. Elle le résume par : «En taillant six boulevards diagonaux qui convergeraient dans cette nouvelle magnifique place»¹²⁹. Dans le petit schéma de Boyer, qui redessine le projet à partir du plan publié (déjà schématique en soi) de Harder, s'y ajoute d'autres erreurs. Ce nouveau croquis de Boyer, qui ne montre que les contours de Manhattan et non pas le plan des rues, donne l'impression que les voies de Harder coupent arbitrairement dans un tissu parfaitement blanc. La donnée de base du projet, la ville existante, a donc cessé d'exister au profit d'une intervention de composition académique. Au lieu d'améliorer la lecture du projet de Harder, cette représentation la complique, voire la manipule, afin de mieux pouvoir le présenter comme «*Beaux-Arts scheme*», terme donné dans le sous-titre du croquis. Et pourtant, on ne peut que s'étonner de la ligne qui suit :

«Il y avait là, quoi qu'il en soit, peu d'espoir pour le sauvetage du plan des rues de New York par de tels plans de type Haussmann.»¹³⁰

Pour Boyer, le «schéma Beaux-arts» serait-il alors identique à un «plan type d'Haussmann» ? Pour y répondre, et pour essayer de voir plus clair dans les références de Harder, on peut se tourner vers l'autre étude de Boyer, *Dreaming the Rational City* :

«Il n'était pas trop tard, D'ailleurs, pour New York de tirer un avantage de cette méthode approuvée de planification urbaine baroque pour Union Square, centre du développement de la fin du dix-neuvième siècle, offrit une opportunité splendide de projet.»¹³¹

En plus de la formule supplémentaire du «baroque», on trouve également un passage qui explique l'origine de ce mélange de termes. Boyer part du raisonnement de la primauté du modèle urbain de Paris pour les «*improvers*». Boyer décrit le modèle en trois étapes — Louis XIV (1638-1715), Napoléon Ier, puis Haussmann. Pour elle, Louis XIV allait au-delà des fortifications pour préparer la future ville, Napoléon Ier commençait à «nettoyer» la ville et Haussmann continuait simplement ce travail commencé¹³². Plus loin, le rôle de l'École des Beaux-Arts :

«La tradition de l'École des beaux-arts a simplement renforcé les désirs professionnels des architectes dans leur quête de monumentalité. Si l'architecture américaine du dix-neuvième siècle a exhibé un développement anormal de styles architecturaux, puis, en réaction, l'approche intellectuelle de l'École des beaux-arts au projet d'architecture, avec son ordonnancement rationnel d'éléments architecturaux autour d'une masse central et l'application de ce plan à des compositions urbaines à grande échelle, introduisait une nouvelle discipline et rigueur dans l'enseignement architectural et dans le projet civique américains.»¹³³

129. Boyer, *Manhattan Manners...*, *op. cit.*, p. 23.

130. *Ibid.*

131. Boyer, *Dreaming ...*, *op. cit.*, p. 54.

132. *Ibid.*, p. 45.

133. *Ibid.*, p. 47.

La «composition à grande échelle» est la World's Fair de Chicago, où le principe de composition préconisé est parfaitement conforme à celui de l'École des Beaux-Arts. Or, la World's Fair, d'ailleurs tout comme les grandes interventions de Louis XIV, se passe en dehors de la ville existante. Le manque de contraintes, issues d'une situation complexe urbaine, permet la démarche de la composition pour la composition. C'est là où Boyer reste confuse à la fois sur le travail de Haussmann et sur les caractéristiques principales du projet de Harder. Ce projet est en réalité marqué par une géométrie irrégulière, loin des principes à la fois de l'École des Beaux-Arts et du baroque de Louis XIV. Cette géométrie biscornue concerne le nouvel Union Square lui-même, mais aussi les voies diagonales entre lesquelles il n'y a pas de symétrie. En plus, les voies se raccordent, à l'exception des deux voies à l'est, à des endroits non symétriques par rapport aux axes de la place. Toutes ces imperfections pourraient être expliquées par le manque d'expérience de l'architecte ou par le fait que le projet n'est certainement pas mûri. Cependant, il semble qu'il s'agit plutôt d'une flexibilité due à la ville existante. Une flexibilité qui se plie aux besoins de la connexion, motivation primaire. Le projet ne s'avère-t-il pas plutôt intelligent et non pas totalitaire ?

Cette logique de circulation, de tissage dans le plan existant, d'amélioration des conditions économiques, d'ouverture de la ville, aussi en dépit de la population la plus défavorisée, le tout lié dans un souci esthétique du plan et de la possibilité de mise en scène des édifices publics, bref, de l'amélioration de la ville existante, rappelle fortement les principes de l'urbanisme haussmannien.

Pour affirmer l'idée que Harder s'intéresse avant tout à la solution des problèmes de circulation, des transports et de planification prospective, il est utile de citer les extraits suivants de son texte. Il y semble anticiper de vingt-trois ans la création de la Regional Plan Association of New York, au sein de laquelle un comité s'occupera exclusivement de la croissance et de la gestion du développement futur de New York dans le contexte de ses environs :

«En re-dessinant la grande ville, on doit accordé du poids, d'abord à ces conditions extérieures qui octroient à la ville ses fonctions urbains, et qui dans l'ordre de leur importance, dictent ses départements et conditions pratiques d'opération. D'un côté, il y a la mer ouverte ; de l'autre, le territoire de production le plus étendu que le monde n'ait jamais vu ; entouré de courants d'eau de chaque côtés, avec une liaison ferroviaire par voie de terre pratiquement directe avec le nord et le nord-ouest, un grand commerce de transport concentré sur les grand lacs, une liaison future adéquate par canal qui peut être même prévue clairement maintenant ; et les exigences toujours grandissantes à l'énergie de la ville pour réaliser les affaires du bureau de liquidation industrielle de la Nation. Ce sont des conditions très pratiques, qui, en accord sage avec les besoins internes et locaux, empêchent des méthodes fortuites dans le nouveau plan et ont le droit à une profonde étude par les cerveaux les plus qualifiés de l'époque. Ces conditions imposeront impérativement le lieu et l'étendu des docks, des chemins de fer, des ponts, des bateaux, d'entrepôts et des marchés, des zones industrielles et, finalement, du système des rues et de la circulation intérieure, du siège du

gouvernement de la Ville, des immeubles privés et d'habitation ; des parcs et des autres systèmes.»¹³⁴

«Mais tout cela sera-t-il fait ? Oh, oui, quelque chose va se passer ; au moins, c'est une fierté patriotique particulière justifiée d'imaginer que New York continuera de s'agrandir proportionnellement à la croissance de la Nation. Si l'agrandissement est guidé par l'intelligence ou si, comme dans le passé, l'opportunité du moment sera stupidement négligée, c'est la seule question.»¹³⁵

Le projet de la Municipal Art Society

En 1904, le bulletin no. 5 de la Municipal Art Society of New York publie le rapport du Thoroughfares Committee, comité interne de la société consacré aux voies urbaines. Ce comité compte cinq membres : Henry R. Towne (1844-1924), Wm. S. Crandall (1863-?), Clarkson A. Collins, John J. Boyle, et Charles R. Lamb qui le préside¹³⁶. Le sculpteur Boyle est également, de 1906 à 1908, membre de l'Art Commission de la ville de New York. Quant au *chairman* Charles Lamb, né en 1860 à New York et formé dans les arts et la pratique de l'architecture, il est un membre très actif pour le mouvement artistique de sa ville natale. Il a présidé, sinon fondé, l'Art Students League, la Fine Arts Society, la National Sculpture Society, et la National Society of Mural Painters. Il représente également l'Architectural League auprès de la Fine Arts Federation de New York. Selon la notice biographique sur Lamb, publiée dans *Municipal Affairs* en 1898, sa caractéristique importante sont ses voyages d'études fréquents en Europe¹³⁷

Lamb représente ce type d'architecte autodidacte qui se cultive par le voyage et s'impose par un grand engagement. Il est très actif dans le débat new-yorkais, en tant que membre des différentes sociétés, en contribuant à des revues, et en donnant des conférences. Dès 1898, l'architecte participe au débat avec des propositions de solutions fonctionnelles pour des endroits ponctuels à Manhattan et réalise, comme vu dans le chapitre précédent, le Dewey Arch temporaire sur Fifth Avenue. Autour de 1911, il propose dans les pages du *New York Times* une quantité importante de petits projets «d'amélioration» pour New York, cette fois-ci plus au niveau du plan de ville. Le rapport du Thoroughfares Committee qu'il préside se situe au milieu de cette période.

Le rapport en question, présenté sous forme de lettre au maire new-yorkais George B. McClellan (1865-1940), se divise en deux parties. En introduction, les auteurs exposent la problématique :

«Dans ce bulletin, on propose de discuter des problèmes de changements et de ré-arrangement des rues rendus nécessaire par les conditions présentes, ainsi que la régulation du trafic de surface devenu absolument essentielle.

134. Harder, "The City's Plan", *op. cit.*, pp. 35-37.

135. *Ibid.*, pp. 44-45.

136. M.A.S., *Bulletin No. 5, op. cit.*

137. Les informations sur Charles R. Lamb sont tirées de "Biographical Notices...", *op. cit.*, p. 173.

C'est pourquoi le travail de l'année passée du «Committee on Thoroughfares» est pratiquement résumé ici.

«Pour assurer un service adéquat, il faut faire de nombreux changements dans le système existant. [...] La Municipal Art Society ne doit pas hésiter de faire ces suggestions variées dans le plan des rues, parce que, premièrement, de tels changements n'ont pas seulement l'avantage pratique d'améliorer les dispositifs de transports, mais aussi, parce qu'ils permettent de remodeler de tels nouveaux quartiers d'une manière architectural et artistique plus imposante.»¹³⁸

Le raisonnement du projet commence ensuite par une prise en compte de l'ampleur gagnée au-delà des limites de la ville :

«La zone métropolitaine (incluant la Ville de New York et les *counties* adjacents de Bergen, Essex et Union à New Jersey) s'est agrandie en population au rythme d'un million d'habitants tout les dix ans et il existe des indications que même ce rythme s'accélère.

«Les améliorations des ponts, des tunnels, des chemins de fer à vapeur, en plus des hauts immeubles, augmentent la congestion. Un système de rues qui a été projeté pour des conditions entièrement différentes manifeste maintenant son insuffisance.»¹³⁹

Selon le rapport, les problèmes de circulation et de connexion les plus graves se trouvent dans la partie pré-existante au plan de 1811, car l'indépendance géométrique de différents lotissements et zones mène à une «articulation effective de rues» insuffisante. Le projet traite donc avant tout de la partie au sud de la 14e rue.

Enfin, on rencontre une autre allusion aux possibilités architecturales résultant des changements du plan de rues :

«A part tels cas spécifiques comme il sera constaté, l'absence de rues diagonales est à regretter, non seulement à cause de la communication directe entre deux points, mais aussi à cause de la variété ajoutée assurée pour l'architecture de la ville par les formes irrégulières des intersections que font de tels diagonales avec d'autres rues, fournissant ainsi des terrains de constructions admirablement adapté à un traitement artistique architectural.»¹⁴⁰

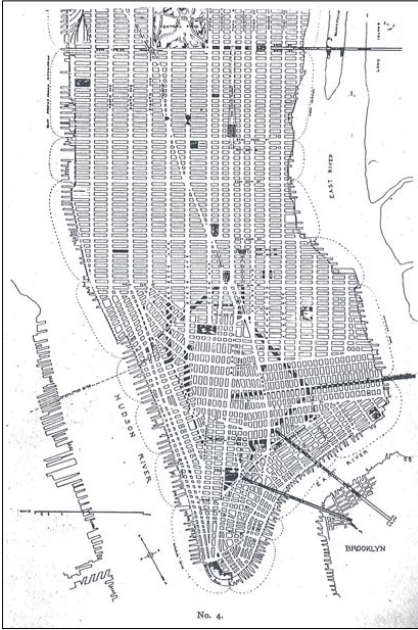
Après quatre premières pages de textes, une deuxième partie de quinze pages contient le sommaire des propositions concrètes, ordonné dans des paragraphes distincts et accompagné d'illustrations du projet à deux échelles différentes, sans pour autant entrer dans un niveau du parcellaire.

Dans «*Widen and Extend*» sont énumérées une quinzaine de mesures d'élargissement et de prolongation de voies existantes. Il s'agit surtout d'ouvrir des «culs de sac» afin de rendre plus facile la liaison entre les grandes voies et la circulation dans le secteur en général. Les propositions principales sont la prolongation des Sixth et

138. M.A.S., *Bulletin No. 5, op. cit.*, pp. 1-2.

139. *Ibid.*, p. 2.

140. *Ibid.*, p. 4.



Améliorer les liaisons entre les points importants de la ville.

(M.A.S. *Bulletin*, no. 5, pl. 4.)

Seventh Avenue en liaison avec l'élargissement de Varick Street, l'élargissement et la prolongation de Delancey Street (qui se trouve dans l'axe du pont de Williamsburg) jusqu'à l'intersection avec Broadway, et l'élargissement et la prolongation de Franklin Street jusqu'à East Broadway. Mais on y trouve également une proposition d'élargissement de la 59e rue menant au Blackwell's Island Bridge, le projet d'un viaduc sur Park Avenue entre la 60e et la 40e rue. Ce viaduc traverse le New York Central Railroad Terminal pour assurer la continuité du trafic qui est bloqué aujourd'hui par la gare.

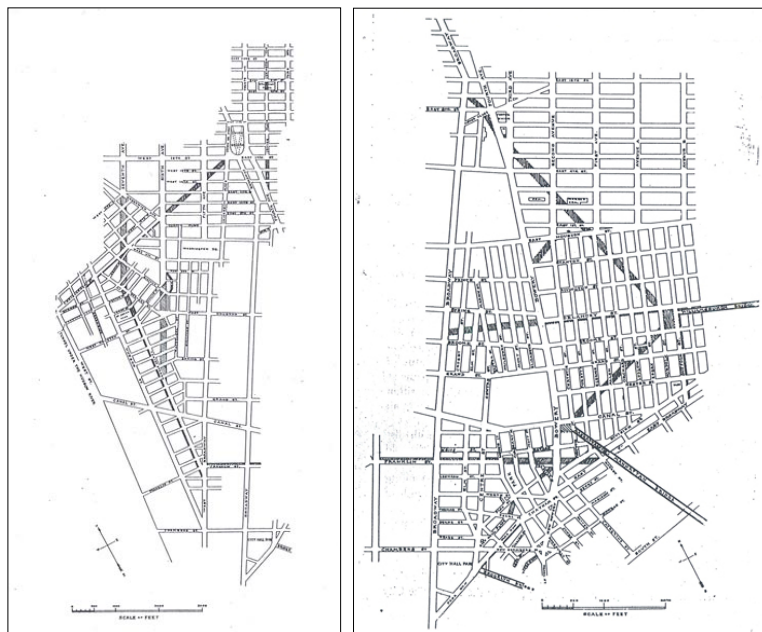
Le paragraphe «*Diagonal Avenues*» traite, entre autres, les trois grandes voies diagonales qui sont prévues dans le dessin : celle qui lie les entrées du Williamsburg et du Manhattan Bridge, une deuxième qui lie l'entrée du Williamsburg Bridge à Cooper Union (point névralgique à l'intersection du Bowery, de Third Avenue et Fourth Avenue) et, au-delà, à Broadway. La troisième grande voie est en réalité la prolongation de Christopher Street élargie jusqu'à Union Square. Toutes ces voies diagonales figurent, au moins pour le principe, dans le dessin de Julius Harder qui se distingue donc surtout par les deux diagonales proposées au-delà de la 14e rue. Le rapport de la M.A.S., qui considère également le plan de 1811 comme une erreur vitale, ne rebute pas l'idée de sa modification :

«On a un besoin pressent de plusieurs rue diagonales, aussi bien au-delà qu'en dessous de la 14e rue [...]»¹⁴¹

Après les questions d'ouverture de voies, le rapport continue avec d'autres recommandations. «*Bridge Approaches*» préconise une meilleure intégration des ponts dans le plan de rues, par la prolongation ou l'ouverture des voies dans l'axe du pont, afin d'éviter la congestion à l'entrée du pont.

141. *Ibid.*

Connexions pour New York.
(M.A.S. Bulletin, no. 5, pl. 3 ; 2)



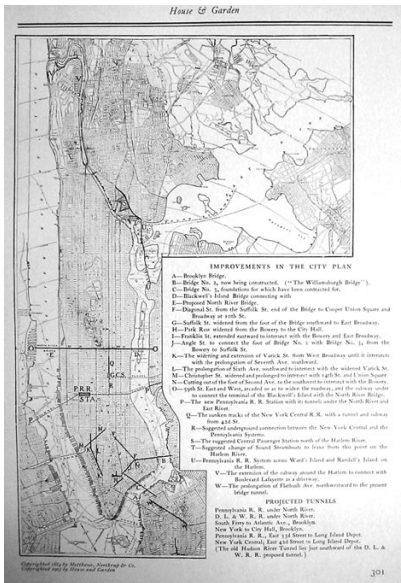
Le paragraphe «Arcades» met en avant des propositions d'amélioration de la circulation piétonnière : les passages piétons commerciaux (selon l'exemple d'*abroad*), les passages publics à travers des immeubles privés, les trottoirs élargis en «arcades», et la couverture de rues étroites avec, pendant certaines heures, un usage exclusif par les piétons.

«*Trucking Subways*» préconise des liaisons souterraines pour trains à marchandises entre l'East River et l'Hudson River, avec la possibilité de livraison aux immeubles par le sous-sol. Dans «*Boat Service*» est proposée, à l'exemple de la Seine et de la Tamise, l'utilisation de petits bateaux à vapeur comme moyen de transport tout au long de la côte. «*Regulation of Traffic*», paragraphe important de deux pages, parle du rétablissement de l'ordre sur les trottoirs et chaussées, et demande l'application plus stricte des lois en vigueur. Le passage sur la «*Topography*» insiste pour que les rues des quartiers en attente d'urbanisation soient conçues dans la logique du «contour naturel du terrain». Et finalement, la liaison, par *ferries* ou *parkways*, du système de parc du Bronx avec Manhattan, mais aussi avec les systèmes de parc de Long Island, Staten Island, et New Jersey, est préconisée dans «*Park Connections*». Toujours dans une logique de plein air, on y trouve également des suggestions pour la revalorisation de la West Street qui longe Hudson River, car «la tendance récente a été de couper la population de la rivière»¹⁴².

Plusieurs systèmes, à la fois souterrains et surélevés, sont alors prévus pour la gestion des marchandises, ainsi que «un boulevard surélevé non encombré en forme de pont supérieur adapté aux véhicules électriques et aux piétons, qui lierait les espaces de récréation en plein air placés sur le toit plat de chaque hangar du quai.»¹⁴³

142. *Ibid.*, p. 18.

143. *Ibid.*



Un plan des améliorations
infrastructurelles pour New
York.

(House & Garden, 06/1903, p. 301.)

Ce rapide survol des énoncés du rapport de la M.A.S. permet de constater qu'il s'agit avant tout d'un texte traitant de la congestion du trafic des véhicules, des piétons, des marchandises, ainsi que l'insuffisance de liens entre les différentes parties de l'île et de la région métropolitaine. Le souci est de l'ordre du fonctionnement de la ville. A en croire le rapport, la motivation esthétique du projet, tant mis en avant dans les études historiques, n'existe pas. Certes, à deux reprises, les auteurs ne cachent par leur joie devant les possibilités offertes par un changement de plan car, à cause de la géométrie de la trame, ces possibilités d'une composition urbaine plus irrégulière, permettant de mettre en valeur l'architecture, sont actuellement impossibles. Tout au long du rapport, les auteurs ne s'arrêtent plus jamais sur cette question : ils ne font aucune proposition de vue particulière, d'emplacement spécifique, d'arrangement artistique de quartier traversé par une nouvelle voie, de détail d'aménagement, etc.

Dans *New York 1900*, Stern *et al.* n'évoquent pas le projet de la M.A.S. Par contre, on y trouve un plan indiquant des projets d'infrastructure sur l'île de Manhattan où chacune des propositions de la M.A.S. figure¹⁴⁴. Quel est le rapport entre les deux projets ? Stern ne se réfère pas à cette illustration ni en donne la source. On n'en connaît pas l'auteur. En sous-titre de l'illustration publiée dans son étude, on lit simplement «*Map of turn-of-the-century transportation projects. 1903*». Par contre, le document porte un nom, "Improvements in the City Plan". Il contient des projets d'infrastructure, vingt-trois projets de ponts, de percement et d'élargissement de voies, de gares, plus six tunnels. Le terme *improvement* est alors loin de se limiter aux seuls embellisseurs et philanthropes.

144. Stern, *New York 1900*, *op. cit.*, p. 35. Ce plan accompagne l'article «New York City of the Future» de F. S. Lamb, *House and Garden*, juin 1903, p. 301. Dans cet article, Lamb expose aussi bien des projets d'infrastructure que des projets d'embellissement et apporte ainsi la une preuve supplémentaire à l'objectif large et multiple des travaux de la M.A.S. pour New York.

Il y a même, dans cette phase qui, pour Stern et pour Boyer, se rattache encore au City Beautiful, des projets d'infrastructures à une échelle plus globale. Deuxième constat, ces projets sont les mêmes ne se distinguent pas des projets dits «d'embellissement».

Jackson apporte indirectement une réponse probable à la question de la relation entre le projet de la M.A.S. et le «plan d'amélioration» :

«En 1902, le président du borough de Manhattan, Jacob A. Cantor (1854-1921), ensemble avec le maire Seth Low et le New York Times, demanda à la Municipal Art Society de réunir une conférence temporaire au sujet de la planification urbaine. Le rapport de cette conférence, présenté le 11 janvier 1903, contenait des recommandations sur des ports de frêt et des systèmes de dock ainsi que des centres civiques et des monuments.»¹⁴⁵

Il semble alors bien possible que le plan reproduit par Stern est issu du rapport de la conférence organisée par la M.A.S., conférence dont nous ne disposons d'aucune autre information.

Ceci expliquerait alors à la fois la similarité des projets et l'origine du rapport du comité présidé par Charles Lamb. On peut constater que le projet de ce comité de voirie de la M.A.S. prend comme base une étude d'infrastructure et non une volonté de composition au sein de la ville en dépit de son fonctionnement.

Ceci rejoint alors l'analyse du projet qui n'a révélé aucune trace digne d'être nommée «baroque» ou «Beaux-Arts». L'interprétation de Christine Boyer, qui insiste sur l'aspect d'embellissement narcissique prévu dans les projets pour New York, n'épargne pas le projet présenté dans le rapport de la M.A.S. :

«Avec ces idées en tête et malgré l'expérience passée, les projeteurs Beaux-arts essayèrent une fois de plus de surmonter les limites du damier. La Municipal Art Society proposa en 1904 plusieurs boulevards diagonaux pour ouvrir des vues et pour offrir de nouvelles occasions à une architecture ornementale.»¹⁴⁶

Dans son étude *Dreaming the Rational City*, elle écrit sur le même projet :

«Comme la New York Municipal Art Society préconisait en 1903 [sic !], des rues diagonales ajouterait de la variété au dessin du damier et un communication directe.»¹⁴⁷

L'image communiquée dans les deux citations est celle d'un désir esthétique de perspectives et de variété urbaines. Une part infime, par rapport à son importance dans les lignes du rapport, est réservée aux considérations de la liaison rapide dans la ville et du soulagement de la congestion.

Pour reprendre une question posée à la fin du chapitre sur le débat de la Municipal Art Society, retrouve-t-on dans ce projet la référence parisienne, tant évidente dans les discours ? Le rapport ne l'évoque pas explicitement, mais on peut se servir des conférences de Calvin Tomkins et de Charles Lamb.

145. Kantor, *Modern Urban Planning ...*, *op. cit.*

146. Boyer, *Manhattan Manners ...*, *op. cit.*, p. 26.

147. Boyer, *Dreaming ...*, *op. cit.*, p. 55.

Calvin Tomkins, membre de la M.A.S. et président de son Committee on City Plan, donne sa conférence en 1905 auprès des Municipal Engineers of The City of New York. On observe dans son texte la mise en relation directe de la référence de Paris et de Vienne avec les propositions directement issues du projet de la M.A.S. Les lacunes de New York, issues des erreurs commises dans le passé, sont comparées à celles de Londres :

«A cet égard, Londres ressent un grand manque de planification urbaine. Là-bas, ils ont obligés de faire des changements importants de rue à grands frais, et ici, dans la ville de New York, nous sommes obligés de faire pareil. A Paris et à Vienne, les changements ont été faits à un époque où ils ont pu être effectués beaucoup mieux et plus facilement qu'à présent. A Vienne, cela a été réalisé lorsqu'on a démoli les anciennes fortifications, et à Paris, ils firent ce travail sous la main sévère de Napoléon III. Nous devson élargir la 59e rue si le Blackwell's Island Bridge est amené à Manhattan. Nous devons prolonger Sixth Avenue et Seventh Avenue jusqu'à la partie basse de la ville. Je pense, en fin de compte, que nous devons prendre des dispositions pour des rues diagonales entre les entrées de Williamsburg Bridge et Manhattan Bridge et le quartier des affaires et le quartier de Cooper Union, et il y a de nombreux autre changements de rues en plus de l'acquisition de petits parcs. Nous payons maintenant pour notre manque de prévoyance à cet égard.»¹⁴⁸

Quant à Lamb, il donne sa conférence, intitulée «The Possibilities of the Esthetic Development of Our City», en 1908¹⁴⁹. Elle permet surtout à l'architecte d'exposer la multitude de ses propositions d'amélioration ponctuelle de Manhattan depuis 1898 ainsi que d'exposer le projet de la M.A.S de 1904. Lamb évoque Londres dans quelques citations — «en tant que ville anglophone» — et Paris pour sa réglementation de la hauteur des immeubles et sa clairvoyance dans la planification urbaine.

L'intérêt particulier de sa conférence se dévoile lors de sa publication : un dessin, sans rapport avec aucun passage du texte, montre Manhattan en perspective de vol d'oiseau depuis la baie de New York. Les propositions de voies comme définies par le projet de la M.A.S. en 1904 y figurent. Or, malgré qu'il s'agisse d'une représentation spatiale, ce dessin ne contient pas plus d'information sur une éventuelle architecture accompagnante ou monumentale, comme il serait le cas pour exprimer un désir d'embellissement. Tout au contraire, l'exagération de la largeur des nouvelles voies n'a qu'un seul but : rendre plus lisible et désirable le propos du projet, c'est-à-dire l'ouverture spatiale et la connexion généreuse de certaines parties de Manhattan.

Le titre figurant sous le dessin de la publication de la conférence va dans ce sens et indique la source de l'illustration : «Proposed Revision of the Street Plan of Manhattan as Published in the *New York Times*».

Effectivement, ce dessin, fait par Vernon Howe Bailey (1874-1953) pour le *New York Times*, illustre le 9 août

148. Tomkins, «*The Desirability...*», *Proceedings for 1905*, op. cit., p. 231.

149. Lamb, Ch., «*The Possibilities of the Esthetic Development of Our City*», conférence donnée le 22 avril 1908, et repertorié comme no. 40 dans *The Municipal Engineers of The City of New York, Proceedings for 1908*, New York, Municipal Engineers, 1909, pp. 87-105.



Des «grands boulevards» pour New York.

(NYT, 09/08/1908, p. 1.)

1908 l'article «Planning Great Boulevards for New York City» dans lequel est exposé le projet qui a vu le jour quatre ans auparavant sous l'égide de Lamb à la Municipal Art Society¹⁵⁰.

L'article du *New York Times* apporte des réponses précieuses. Premièrement, l'hypothèse du souci de circulation voire d'infrastructure semble se confirmer avec le sous-titre : «Un nouveau système de voies pour Manhattan qui semble résoudre les futures problèmes de croissance». Ceci rappelle le discours de Napoléon III, qui parlait, en 1867, de la possibilité de croissance du commerce sur la base d'une plus grande 'ouverture' de la ville. Deuxièmement, la référence parisienne est enfin exprimée explicitement :

«Pourquoi ce plan serait le plus global de tous ceux présentés jusqu'à présent, explique M. Lamb plus tard. Les boulevards de Paris en donnèrent l'idée aux membres de la Municipal Art Society.»¹⁵¹

Comme il a été dit dans un chapitre précédent, il est évident que la M.A.S. ne s'intéresse pas exclusivement à la circulation et aux infrastructures. Son comité de voirie propose à la ville l'intégration de considérations artistiques. Dans cette logique, ne peut-on pas voir dans le passage suivant une référence à Haussmann et une définition de son travail ?

«Chaque changement de type qui a été fait dans des villes européennes a été une grande amélioration artistiques de ces villes, et alors que cette société sent qu'il est absolument essentiel de donner chaque argument en mentionnant son avantage pratique, elle désire toutefois souligner le fait que de tels changements doivent être considérés avec

150. Pour la chronologie : daté du 9 août 1908, ce dessin a donc été ajouté ultérieurement à la conférence du 22 avril 1908 pour le compte-rendu annuel des *Municipal Engineers* publié en 1909.

151. "Planning Great Boulevards for New York City", *The New York Times*, 9 août 1908, p. 1.

une claire prise en compte d'une amélioration artistique de l'endroit où ils sont réalisés.»¹⁵²

Quant au dispositif principal du projet, la voie diagonale, elle ne l'est que par rapport à une autre direction établie. Par exemple, la diagonale qui lie l'entrée du Williamsburg Bridge à Broadway est presque dans l'axe de ce dernier quand elle le rejoint. Ceci est encore plus vrai pour la voie qui prolonge Christopher Street jusqu'à Union Square. Grâce à la direction du système de rues de Greenwich Village, Christopher Street se trouve en réalité sur la majorité de sa nouvelle longueur totale dans la géométrie de la trame et ne devient diagonale que sur la partie prolongée. En revanche, Sixth Avenue et Seventh Avenue, que le rapport de la M.A.S. n'appelle pas diagonales, sont au moins aussi diagonales que Christopher Street entre Sixth Avenue et Union Square.

On comprend alors deux choses. Premièrement, les quartiers new-yorkais traversés par les voies diagonales ne sont pas assez réguliers pour que l'on puisse soutenir l'hypothèse d'un travail de composition en diagonales, que l'on pourrait qualifier avec Boyer de Beaux-Arts ou même de baroque. Un tel projet devrait se situer dans le système de rues datant de 1811. Deuxièmement, l'intervention même est tout sauf régulière, car elle répond à une situation existante, avec des points forts qu'elle relie, des directions ou des liaisons qu'elle renforce. Le système de voies diagonales dotées de places à leur intersection est un dispositif central chez Haussmann, sa valeur spécifique pour le mouvement dans la ville a été éclaircie plus haut. Le projet de la M.A.S. rappelle, certes dans une moindre mesure, cette logique de travail de composition d'Haussmann. Il se réfère à la qualité principale de ce dispositif :

«Le grand avantage de ces rues diagonales serait leur tendance à dissiper la congestion, inévitablement causée par la convergence de toutes les lignes au sud vers la pointe extrême de l'île de Manhattan.»¹⁵³

Le projet de la New York City Improvement Commission

Dans leur rapport envoyé au maire, les auteurs de la M.A.S. rappellent la qualité consultative de leur travail. Pour cela, ils insistent sur l'établissement d'une commission de la ville, munie de plus de moyens et de poids politique :

«Si une commission de la Ville est établie par cette administration comme la Municipal Art Society le recommande avec insistance, alors une telle commission sera capable de concrétiser dans ses suggestions tous les changements et de montrer la relation importante entre chacun.»¹⁵⁴

La nomination, en 1904, de la New York City Improvement Commission, semble être un succès pour la

152. M.A.S., *Bulletin No. 5, op. cit.*, p. 2.

153. M.A.S., *Bulletin No. 5, op. cit.*, p. 10.

154. *Ibid.*, p. 5.

Municipal Art Society. Or, selon K. Jackson, la situation n'est plus la même pour la M.A.S. Après l'échec de Seth Low (1850-1916) contre George B. McClellan aux élections pour la mairie, les membres de cette nouvelle Commission sont choisis parmi les favoris politiques de McClellan. Low était membre de la M.A.S., il s'était beaucoup engagé en faveur d'une telle commission et avait fait passer le décret.

La New York City Improvement Commission compte quatorze membres plus quatre personnalités qui constituent le comité de conseil. Il s'agit, au moins pour la moitié des membres, d'hommes politiques ou d'affaires et non pas de professionnels de la ville. Quatre des quatorze membres sont également membres de la Municipal Art Society. Il s'agit de Jacob A. Cantor, Président du borough de Manhattan, George A. Hearn, John W. Alexander (1856-1915), et Daniel C. French (1850-1931), qui est, avec Augustus Saint-Gaudens (1848-1907), le plus grand sculpteur new-yorkais. Après avoir créé en 1893 la «Fontaine de la République» au milieu de la «ville blanche» de l'exposition universelle de Chicago, ce qui l'a rendu célèbre, French collabore avec des architectes comme McKim pour des bâtiments importants. En outre, il est membre sculpteur de la Commission d'art de la ville de 1898 à 1902. Parmi les autres membres, on trouve également le célèbre architecte Whitney Warren, né en 1864 et admis en seconde classe de la section d'architecture de l'Ecole des Beaux-Arts en 1887. Warren est, pendant la durée de la Commission et au-delà, avec son partenaire Ch. Wetmore (1866-1941), l'architecte de la nouvelle gare Grand Central qui s'élève au milieu de Park Avenue. Dans le comité de conseil sont rassemblés quatre experts des administrations de la ville : le paysagiste Samuel Parsons, et trois ingénieurs en chef, Othniel F. Nichols (1845-1908) (Département of docks and ferries), John A. Bense (1863-1922) (Département of bridges ; également membre de la M.A.S.), et Nelson P. Lewis (Board of Estimate and Apportionment), personnage important qui a frappé la M.A.S. par son rapport synthétique sur la situation et les besoins new-yorkais.

En décembre 1904, la New York City Improvement Commission adresse un rapport préliminaire au maire George B. Mc Clellan. Pour mieux comprendre la vocation de ce rapport, il est utile de citer deux passages introductifs. Le premier donne l'explication politique et administrative officielle :

«Cette commission a été créée [...] pour préparer un plan général en vue du développement de la Ville de New York.»¹⁵⁵

Le deuxième donne l'interprétation de la commission du terme «plan général» (*comprehensive plan*) :

«Un plan général pour le développement de la ville doit nécessairement anticiper sa croissance future pour beaucoup d'années à venir, et doit être imaginé de telle façon qu'il satisfasse toutes les exigences futures possibles, [...] et doit être conçu de telle façon à ce que toutes les parties soient cohérentes entre elles et forment un tout homogène, [...] et non pas, comme cela a été trop souvent le cas, sans référence à un quelconque plan général [...]. Un tel plan

155. *Message of Hon. George B. McClellan, Mayor of The City of New York, to the Board of Aldermen, Transmitting Report of the New York City Improvement Commission* [14 décembre 1904], *January 2, 1905*. New York, 1905, p. 9.

inclut nécessairement non seulement la disposition des parcs, des rues et des grandes voies, la position des édifices de la Ville, l'amélioration des quais, etc., mais aussi les questions plus ou moins détaillées relevant des pavages, des trottoirs, des numéros de maison appropriés, des installations pour le gaz et l'électricité, de la signalisation des rues, du placement des statues et monuments commémorant des événements historiques, de la plantation des arbres, d'un nombre infini d'autres choses, toutes importantes et essentielles si New York veut prendre sa place parmi les grandes métropoles du monde.»¹⁵⁶

Ce grand programme pour New York présente deux échelles extrêmes d'interventions. Il est d'un côté clairement présenté comme un document garantissant la circulation et la croissance future, la clairvoyance et l'économie des moyens au niveau de la ville. De l'autre côté, il préconise un embellissement des détails en des termes qui semblent issus de l'article «Furnishing of a City» de J. Schopfer. A titre de rappel, Schopfer, qui pense que «l'embellissement d'une ville doit être pratiqué jusqu'au moindre détail», discute les solutions parisiennes et les considère comme exemplaires pour New York. Le rapport se situe vers la fin 1904, et il est intéressant de voir que pour la Commission, «prendre une place parmi les plus grandes métropoles du monde», signifie toujours l'importation d'un standard esthétique adapté aux détails de la ville et non pas le développement de quelque autre qualité new-yorkaise. Le rapport devrait donc pouvoir répondre à la question : Comment les plaques de numéros d'immeubles peuvent-elles s'harmoniser avec un nouveau pont ou une nouvelle voie dans un schéma global ? Et, en même temps, comment peuvent-ils occuper une place également essentielle ?

Paradoxalement, après tout ce qui a été dit, ce premier rapport est tout sauf «général». Il accumule des propositions dans un ordre surprenant. D'abord, le traitement des quais, suivi de la question des systèmes de parcs et de leur liaison par parkways. Quelques propositions isolées pour le soulagement de Fifth Avenue suivent.

Puis, on passe à une échelle plus grande. La nécessité de l'aménagement d'une voie entre Central Park et le nouveau pont de Blackwell's Island, et, enfin, les propositions de voirie dans le tissu existant. Les extensions de Seventh Avenue et Sixth Avenue sont prévues un peu différemment que dans le projet de la M.A.S.. La voie diagonale, reliant l'arrivée du pont de Williamsburg à l'intersection de Canal Street and Bowery, est également projetée. Mais il manque surtout l'autre diagonale depuis le pont. La Commission préconise plutôt l'extension de la Madison Avenue vers Union Square. Une voie diagonale partant de la tête du nouveau Manhattan Bridge vers le nord-ouest, jusqu'à l'Hudson à la hauteur de la 23e rue environ, constitue une nouveauté par rapport au projet de la M.A.S.

Le rapport de 1904 continue avec la problématique du «groupement des édifices publics», avec des

156. *Ibid.*

propositions de voirie dans les autres boroughs, et se termine par une liste d'environ deux cents propositions d'amélioration d'habitants new-yorkais présentées à la New York City Improvement Commission.

En plus des quatorze pages de texte, ce rapport préliminaire comporte quatorze planches illustratives. Elles sont nettement plus parlantes dans le sens d'un «plan général». A une carte générale qui montre la totalité du Greater New York, s'ajoutent deux vues à vol d'oiseau de Manhattan et ses abords — à partir des extrémités nord et sud —, d'autres planches, plus détaillées, concernant des infrastructures — liaison de Manhattan au Bronx, rond-point à la jonction des axes des deux ponts à Brooklyn, etc. D'autres planches encore montrent des vues perspectives du réaménagement de Delancey Street, Battery Park, d'un terminus du Subway à l'entrée du pont de Blackwell's Island, et de propositions purement anti-congestionnaires comme le passage de la 42e rue sous Fifth Avenue.

Toutes ces planches permettent de mieux apprécier l'effort d'un plan global, et elles montrent également, tout comme le texte, que le souci de la circulation dans la ville prime sur les réflexions de détails qui ne sont pas évoqués. Les illustrations montrent aussi l'ambiance architecturale dans laquelle les améliorations sont projetées. Quelques vues plus détaillées, précisément là où est créé un nouvel environnement, montrent quatre rangées d'arbres, des contre-allées, des lignes de corniches à hauteur égale voire une architecture ordonnancée. Par exemple, la *plaza* ronde de Brooklyn, où se rencontrent les deux voies en provenance des ponts de Brooklyn et de Manhattan, est entourée d'immeubles homogènes d'environ six étages et dominée par un édifice public qui émerge de cette masse, le tout en cercle autour d'un obélisque qui occupe le centre du rond-point.

Le rapport définitif est remis deux ans plus tard au maire, en janvier 1907, sans que les buts généraux n'aient changé. Il reprend même, en citation, le passage du rapport préliminaire concernant le «*comprehensive plan*». Par ailleurs, ce deuxième rapport est plus nettement plus structuré en chapitres distincts, passant du général au particulier. Le plan général, les voies, parcs et parkways, et son envergure sont évoqués dans l'introduction :

«La particularité frappante du plan général concernant la ville en entier est d'offrir des avenues de liaison adéquates, appropriées et convenables entre les différentes parties de chaque *borough* aussi bien qu'entre les différents *boroughs* eux-mêmes et les quartiers extérieurs, et, pendant qu'on assure à chaque *borough* un système de parcs complet en soi, pour en même temps relier autant que possible les parcs des différents *boroughs* entre eux par des parkways convenables de telle sorte de faire de chacun d'eux des parties d'un tout harmonieux, et, ainsi chacun complétant l'autre, accroît largement la beauté et les avantages de tous.»¹⁵⁷

157. *The Report of the New York City Improvement Commission To the Honorable George B. McClellan, Mayor of The City of New York, and to the Honorable Board of Aldermen of The City of New York*, New York, 1907, p. 9.

Le rapport évoque ensuite les interventions dans les différents *boroughs*, où Manhattan occupe un tiers des trente pages. Après la question des quais, de la connexion au Bronx par parkways dans la partie la plus au nord de l'île, et des mesures concrètes contre la congestion de Fifth Avenue, il est surprenant de tomber sur un sujet paraissant aussi peu essentiel que la suppression du muret au long de Central Park, mais qui permettrait cependant l'intégration quasi totale de la Cinquième Avenue dans le parc.

Le rapport réserve une place importante à la liaison de Central Park avec le pont de Blackwell's Island. En rapport avec la discussion sur la largeur de cette voie et sur l'expropriation des parcelles avoisinantes, la Commission avance la solution d'élargir la 60e rue de cent pieds — trente mètres environ. Cependant, elle juge cette option insatisfaisante et sa frustration face à la situation new-yorkaise plus généralement :

«En même temps, la commission réalise que cela n'est dans un certain sens qu'un moyen de fortune, et ose rappeler son opinion que le seul traitement adéquat est d'exproprier tout l'îlot et ainsi de donner à la Ville une amélioration digne d'elle, au niveau de quelques-unes des plus belles villes d'Europe. New York est en train de devenir rapidement un objet d'intérêt touristique pour les étrangers qui viennent chaque année en nombre croissant, dépensant leur argent et augmentant sa prospérité. Les villes en Europe n'hésiterait probablement pas à encourir de plus grands frais provoqués par la prise de l'îlot entier [...]»¹⁵⁸

Dans le paragraphe «*Other Changes*» on trouve enfin les propositions d'avenues qui permettent une amélioration de la circulation du transit nord-sud. On observe quatre changements importants par rapport à 1904 : l'abandon de la voie diagonale sud-ouest depuis le pont de Williamsburg, la prolongation à la fois de Sixth Avenue et Seventh Avenue vers la West Street qui longe le quai de l'Hudson, et l'extension de Christopher Street vers Union Square. Pour le plan pour Brooklyn, les considérations de liaisons sont également centrales :

«En ce moment, Brooklyn a besoin, plus que de toute autre chose, des liaisons supplémentaires avec Manhattan. Les voies d'accès aux ponts, aussi bien du côté de Manhattan que de Brooklyn, sont totalement inadéquates. «Fourth Avenue, large de 120 pieds, convenablement plantée, deviendra une liaison attractive directe entre Shore Road et Coney Island et Manhattan par Williamsburg Bridge et Blackwell's Island Bridge.»¹⁵⁹

Pour le reste de Brooklyn et pour Queens, on préconise l'établissement de systèmes de parcs — ce qui existe déjà dans le Bronx —, nommé «*shore parks, inland parks, and approaching and connecting parkways*», dans les parties peu urbanisées, en vue d'une croissance future de la ville.

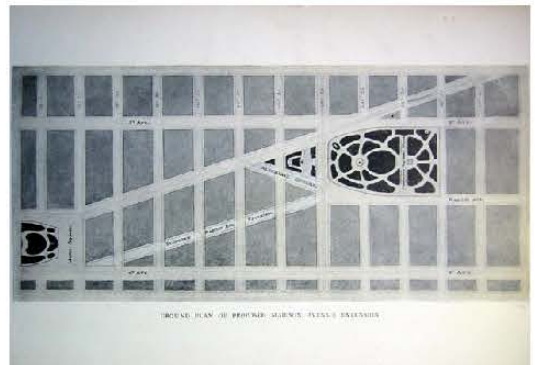
Après les réflexions sur le plan général des cinq parties de la ville, le rapport se penche sur une dizaine d'autres sujets dont celui des «édifices publics et de leur emplacement» prend une place importante. Déjà évoqué en 1904, ce sujet semble maintenant approfondi, ce qui est probablement dû au Committee on Civic Centers de la

158. *Ibid.*, p. 17.

159. *Ibid.*, p. 20.

Une vision d'un New York haussmannisé

(Report of the New York..., 1907, pl. XIX, I, III, II, XVIII, XXII, XXI, XX.)



M.A.S. qui avait adressé son rapport, en 1905, à l'Improvement Commission de la ville. Il ressort des différents textes analysés pour ce chapitre que le «centre civique» est un dispositif d'embellissement grâce à un objectif de monumentalité. Les auteurs du rapport déplorent encore la situation new-yorkaise et se tournent vers l'Europe :

«On a construit beaucoup de beaux bâtiments dont l'effet d'apparence est largement perdu en raison de leur situation. Dans les villes européennes l'effet produit par les édifices publics est largement dû à leur groupement.»¹⁶⁰

Finalement, on lit de brèves réflexions sur les plaques de numéros d'immeubles et autres mobiliers, sur la position des statues et des monuments, sur les allées cavalières, le revêtement des chaussées, la plantation des arbres, le service de taxi, et le procédé d'expropriation, sur lequel nous revenons ultérieurement.

Les vingt-trois planches du rapport final, respectant l'ordre du texte, n'illustrent que la partie concernant les voies et l'aménagement de certains lieux clefs du projet. Mais, les dessins ne représentent ni le «centre civique» autour de l'Hôtel-de-ville, ni les «détails essentiels» à la ville. De manière générale, ceux de 1904 ont été retravaillés, soit pour les adapter aux changements, soit pour améliorer leur qualité graphique. L'ambiance urbaine et architecturale change selon les planches entre la réalité chaotique de New York, par exemple pour le croisement de la 42e rue et Fifth Avenue, et une vision idéalisée de ville artistique. Certains éléments, comme la représentation des plantations au long de la voie reliant Fifth Avenue au Blackwell's Island Bridge, ont reçu une grande attention. D'autres, comme les nouvelles voies dans la partie basse de Manhattan, ne sont cependant accompagnés d'aucune vision future.

Le rapport de la New York City Improvement Commission se révèle être un mélange de considérations sur la connexion, la circulation, l'augmentation de qualité de vie et d'embellissement. Or, il faut constater qu'il s'agit d'abord du raccord de différents lieux, comme défini dans le plan général. Les projets d'embellissement par aménagement architectural se servent des occasions offertes par le choix d'infrastructures, et ils expriment tous le même désir, celui d'une beauté par pondération des masses.

C'est probablement dans ce sens qu'il faut interpréter l'importance et l'aspect essentiel de tout propos jusqu'au moindre détail, comme préconisé dans l'introduction. Ne faut-il pas voir, dans ce programme très ambitieux, un projet complet, exprimant, à sein d'un projet de voirie, la recherche de l'ordre et de l'harmonie à tous les niveaux de la vie publique new-yorkaise ? Cette approche, ne rappelle-t-elle pas celle, encore plus ambitieuse, de Paris sous le Second Empire, où l'on trouve, par exemple dans *Les promenades de Paris* d'Alphand, à la fois un plan global de la ville, l'aménagement des parcs et voies, et le dessin du mobilier urbain ?

160. *Ibid.*, p. 29.

Notre interprétation du projet new-yorkais de 1907 ne correspond pas à celle faite dans les études historiques qui ont, pour la plupart, une vue assez restrictive de l'importance de ce projet. Boyer attribue au rapport de la Commission une envergure extrêmement limitée en ne l'évoquant qu'à deux reprises. Premièrement, dans le contexte des quais, et deuxièmement, pour le groupement des édifices publics¹⁶¹. Ce sont justement les «centres civiques» et les parkways qui présentent pour le critique new-yorkais Lewis Mumford dans les années 1920 le meilleur côté de la tradition urbano-architecturale américaine du début du siècle. Quant au projet de 1907, pourtant truffé de parkways et soucieux du regroupement des bâtiments publics, Mumford s'accroche aux détails et le range au bord de la futilité la plus totale :

«Toutefois, un grand nombre de ces plans étaient extrêmement immatures. Un des rapports pour Manhattan, par exemple, vouait des pages et des pages à montrer l'amélioration qui suivrait la démolition du mur autour de Central Park et l'importance d'arbres taillés pour le dessin de grandes avenues !»¹⁶²

Ce commentaire de Mumford, probablement provoqué par l'incapacité du projet à gérer les problèmes réels du quotidien new-yorkais, est repris par Robert Stern pour illustrer la célébrité d'un plan due à ses défaillances :

«Peut-être c'est parce que le projet était si limité à son emphase sur l'embellissement physique de la ville, qu'il n'a pas été oublié.»¹⁶³

Paradoxalement, dans un autre passage, Stern et ses coauteurs sont loin de voir ce projet «limité», ils lui confèrent beaucoup plus de qualité. Le traitement des quais est qualifié «d'audacieux», les propositions pour les arrivées de pont ne sont pas seulement «impressionnantes», mais «des réponses conçues de manière complexe aux problèmes apportés par la concentration de la circulation autour des ponts». Puis, le commentaire sur le plan général :

«Tandis que l'intention globale était d'augmenter l'unité de la ville récemment agrandie, l'individualité de chaque borough était exprimée par des portes symboliques qui étaient également fonctionnelles et facilitaient le flux de trafic au point critique de la congestion.»¹⁶⁴

L'évaluation de Kenneth Jackson va dans le sens du projet unifiant. Il est cependant le seul, parmi les études citées, à reconnaître au plan de 1907 une ampleur historique. Il constate qu'il s'agit là du premier plan général new-yorkais depuis le plan d'extension de 1811.

En outre, il est à remarquer qu'aucune des études récentes n'observe le lien étroit et la continuité qui existent entre le projet de la Commission de la ville et celui de la Municipal Art Society. Certes, Stern et Jackson

161. Boyer, *Dreaming ...*, op. cit., p. 53.

162. Mumford, *Sticks and Stones*, op. cit., p. 59.

163. Stern, *New York 1900*, op. cit., p. 31.

164. *Ibid.*

évoquent le fait que la New York City Improvement Commission est une conséquence du travail de la M.A.S., mais ils ne se prononcent pas sur leurs buts similaires et la continuité du projet lui-même. Or, une simple comparaison des explications et du projet de nouvelles voies montre une similitude étonnante. Charles Lamb, selon l'article «Planning Great Boulevards for New York City» du *New York Times*, dit que la commission a «intégré quelques propositions de la Municipal Art Society»¹⁶⁵.

Contrairement à ce qu'écrit K. Jackson, le changement de maire n'a donc pas diminué l'influence de la M.A.S. Car le projet de la M.A.S. n'est pas autonome mais basé sur un document d'infrastructure de 1903. Il s'inscrit donc à son tour dans une continuité d'analyse des besoins de la ville en matière de décongestion. Ceci apparaît encore plus clairement comme un souci général de la Ville à la lecture de deux passages du premier rapport de Nelson P. Lewis en tant qu'ingénieur en chef du Board of Estimate and Apportionment en janvier 1904 :

«Les plans de Manhattan, Brooklyn et le Bronx sont si bien établis qu'aucun changement physique ne peut être bien fait. Les erreurs de deux premiers nommés sont si généralement reconnues qu'elles ne requièrent aucun commentaire.

«Il y a certaines grandes améliorations de caractère si strictement métropolitain qu'elles ne peuvent pas être considérées en liaison qu'avec un seul *borough*, puisque leur influence sur la ville entière s'étendra très loin. Parmi celles-ci, il y a la création d'approches adéquates aux nouveaux ponts maintenant en construction par l'élargissement de voies existantes ou par la création de nouvelles.»¹⁶⁶

Le projet de 1907 apparaît comme le point final de ce développement de projets pour la ville congestionnée. Il se distingue cependant nettement par quelques caractéristiques particulières. D'abord, l'échelle d'intervention porte désormais sur le Greater New York, ce qui explique le changement de propositions de percement de voies dans le cœur de Manhattan. Car il est maintenant plus important de créer des voies nord-sud pour traverser l'île que de disperser la circulation dans Manhattan seul, à partir des entrées de ponts. La deuxième caractéristique est celle de l'image de la ville qui est fournie avec les illustrations du projet. C'est la première fois qu'à New York une proposition d'améliorations à l'échelle de la ville, ou de Manhattan, soit accompagnée d'une vision spatiale et esthétique de la réalité future. L'image donnée veut cependant en dire plus que la seule représentation visuelle. Stern évoque cet aspect brièvement :

«Le projet de 1907 représentait l'effort le plus global de New York d'établir une identité civique apparenté à celle de Paris ou de Vienne.»¹⁶⁷

Cependant, si Stern parle de Paris et Vienne, c'est sans doute parce que Vienne apparaît de temps en temps dans les écrits de l'époque comme référence pour le système de la *Ringstrasse* avec ses «centres civiques».

165. «Planning Great...», *NYT*, *op. cit.*

166. Lewis, N. P., «Extracts from the Report of the Chief Engineer of the Board of Estimate and Apportionment of the City of New York For the Year 1903», publié dans M.A.S., *Bulletin No. 10*, *op. cit.*, p. 12.

167. Stern, *New York 1900*, *op. cit.*, p. 31.

D'ailleurs, ces deux réalisations ont été réalisées sur des terrains libérés de fortifications, et non pas dans la ville existante surpeuplée. Citer les deux références pour l'approche du Blackwell's Island Bridge semble possible, même si celle-ci demande la libération de terrains très occupés. Par contre, attribuer à Paris et à Vienne la même valeur de référence pour le projet entier est à notre avis une erreur. Pour plusieurs raisons, Paris est de loin la référence la plus importante pour le projet de la Commission de 1907.

Premièrement, la notion du «plan général» prévoit à l'échelle de la ville les grands liens de circulation. Vienne ne constitue aucunement un modèle pour cela, les auteurs new-yorkais se réfèrent normalement au Paris du Second Empire.

Ensuite, les dispositifs du «plan général» haussmannien, lignes connectrices et points échangeurs, ne servent pas seulement de référence au projet de la Municipal Art Society — comme le souligne Lamb —, mais aussi à celui de la Commission. La planche montrant la Brooklyn Plaza l'illustre à la fois avec son rond-point et ses avenues rayonnantes, bordées d'arbres. La direction des voies, reliant les points forts au dépit d'une géométrie régulière, le souligne.

Troisièmement, la Commission prend explicitement comme référence le système parisien de coordination des travaux selon un plan général. Le maire McClellan s'y réfère dans la préface du rapport préliminaire de 1904 :

«En réalisant un tel plan, il sera de première importance qu'aucun travail public entrepris ne lui soit contraire, ou ne soit de telle nature qu'il détruise le développement homogène de la métropole. Ce but a été atteint dans beaucoup de villes européennes, et spécialement à Paris, par la création du poste d'architecte en chef de la Ville.»¹⁶⁸

Cette idée est incorporée dans le rapport final de 1907 et menée plus loin. Ici, on n'évoque plus les villes européennes ; Paris constitue maintenant la seule référence :

«Dans ce contexte, il convient de dire que la Commission est fermement d'avis qu'il serait hautement bénéfique pour la réalisation des améliorations de la Ville que l'on crée un bureau d'architecte en chef de la Ville, dont la nomination serait indépendante des influences politiques et sous la direction duquel toutes les différentes améliorations entreprises devrait être réalisées. Un tel bureau existe dans la Ville de Paris, et il a permis de contribuer largement à cette uniformité des constructions et à cet effet architectural harmonieux qui caractérisent cette ville.»¹⁶⁹

Ensuite :

«Un type d'architecture urbaine devrait être adopté pour tous les bâtiments ou construction érigés par la Ville, qui devrait se conformer, autant que nécessaire, aux usages auxquels les édifices sont destinés, mais devrait avoir une marque distincte du style d'architecture de la Ville de New York.»¹⁷⁰

New York doit devenir «homogène», «uniforme», «harmonieux», et «conforme» — depuis le développement de la

168. *Message of Hon. George B. McClellan ...*, op. cit., p. 5.

169. *The Report of the New York City Improvement Commission ...*, op. cit., p. 30.

170. *Ibid.*

métropole jusqu'aux style des constructions publiques. Quant aux immeubles privés, non évoqués dans le texte du rapport, leur représentation dans les planches illustratives montre bien qu'ils participent à cette vision. Selon le dessin, des immeubles limités à huit ou dix étages sont prévus alignés sur rue, formant une cour intérieure fermée. Les façades sont uniformes, leurs hauteurs déterminées obligatoires pour toute la voie. La «ligne continue de corniche», en liaison avec l'ordonnancement, tant décrit et admiré dans le contexte parisien, trouve ici son expression. Incontestablement, c'est l'image du Paris haussmannien, du plan général jusqu'aux détails. L'homogénéité de ses immeubles privés, de même que celle de ses édifices publics, comme les mairies, les marchés couverts et les écoles, est un modèle¹⁷¹.

Discussion des projets

Qu'expriment ces trois projets ? D'abord la présence, dans le milieu civique new-yorkais, d'un désir d'action, de mise en pratique des considérations théoriques du débat. Même s'ils ne sont que très ponctuellement dans la réalité, ces projets sont les témoins de ce désir, ils reflètent les idéaux de l'époque.

Le terme «amélioration», déclaré comme objectif des projets, est trop vaste pour être précis. En réalité, il est interprété de manière différente par les auteurs des projets, y compris Flagg. On peut en extraire deux tendances principales. La première cherche à résoudre à la fois le problème de la circulation nord-sud de Manhattan posé par les dispositions prises en 1811 et accentué par de nouveaux points de congestion, et la nécessité de renforcer les liens entre les *boroughs* eux-mêmes. La seconde essaie d'établir une nouvelle identité urbaine, assez forte pour hisser New York dans les sphères de la beauté artistique européenne. Or, les quatre projets se distinguent par l'importance qu'ils accordent à chacune des problématiques.

Le dénominateur commun aux quatre projets est le dispositif de percement de nouvelles voies dans le tissu existant, l'extension et l'élargissement de voies existantes, la création de nouvelles places, également dans l'ancien tissu, comme nœud de circulation et comme lieu représentatif de la fierté civique.

Le rôle du plan pour la beauté de la ville demande cependant quelques précisions. Car si le plan axial et symétrique d'Ernest Flagg — et dans une moindre mesure le plan radial de Julius Harder — «produit» la beauté tout simplement par le dessin plus ou moins équilibré du nouveau Manhattan. Le plan de la M.A.S., qui dessine presque un boulevard circulaire, est un dessin moins régulier, celui de la Commission de la Ville l'est encore moins. Ces deux derniers plans contiennent un potentiel de beauté qui réside davantage dans le traitement

171. C. Willis, dans une étude sur l'histoire de la *zoning ordinance* de 1916, remarque brièvement que le paysage urbain homogène proposé par le projet de la Commission de la Ville de 1907 témoigne d'une «influence des améliorations de Paris par le Baron Haussmann». Cf. Willis, Carol, "A 3-D CBD : How the 1916 Zoning Law Shaped Manhattan's Central Business District", in Bressi, Todd W. (sous la dir. de), *Planning and Zoning New York City*, New Brunswick (N. J.), Rutgers University, 1993. p. 8.

des espaces publics et de l'architecture accompagnante, indépendamment de la géométrie globale qui suit avant tout des critères de circulation. Le degré de la simplicité géométrique du plan de Flagg est directement proportionnel à son incapacité de répondre à des problématiques de congestion et de liaisons générales dans Manhattan et dans la métropole. Certes, l'axe du projet mène au Harlem River, mais ne se prolonge pas au-delà dans le Bronx, là où figure dans son dessin le *no man's land*, comme partout en dehors de Manhattan. Cette abstraction exprime le mieux la logique propre au projet, c'est elle qui lui permet d'atteindre un niveau de clarté et de force d'image supérieur aux autres projets new-yorkais.

Les trois autres projets comparés à celui de Flagg paraissent similaires. Leur continuité a pu être mise en évidence, excepté dans le plan de Harder. Et pourtant, on trouve chez Stern, loin des autres projets, la description succincte d'une proposition non illustrée de l'architecte George B. Post qui semble reprendre en partie celle de Harder :

«Cinq ans plus tôt [en 1899], George B. Post a proposé un nouveau plan général d'avenues diagonales qui couperaient à travers le plan de rues emmêlé au dessus de l'Hôtel de Ville et relieraient Park Row, Delancey Street et Union Square et faciliteraient le mouvement de la circulation nord-sud tout en aidant de prévenir la répétition d'un congestion à l'entrée du Williamsburg Bridge qui gênait l'approche côté Manhattan du Brooklyn Bridge.»¹⁷²

Post, formé selon les méthodes de l'École des beaux-arts par R. M. Hunt et membre de la Municipal Art Society, préconise l'établissement d'un «centre civique» aux abords du City Hall Park. Quelques années plus tard, la M.A.S. ne défend pas seulement la même position quant au centre civique, mais son projet, en 1904, montre également les deux idées de voies de George Post. Ce dernier serait-il le lien entre Harder et la M.A.S ? Peut-on encore parler d'un isolement du plan de Harder ? Ou ne faut-il pas situer tous les projets, à l'exception de celui de Flagg, dans une même logique de pensée ? Une logique qui vise à «faciliter le trafic nord-sud» et à «éviter la congestion à l'entrée des ponts» ; une logique de circulation qui permet ensuite d'intégrer des considérations de nature esthétique. Ces projets, issus du même milieu, mais d'origine variée, montrent clairement qu'il ne s'agit pas d'une continuité volontaire d'embellissement, mais qu'elle réside dans la proposition de réponses fonctionnelles issues du contexte.

Les études historiques ne suivent pas cette interprétation ; elles rangent ces projets new-yorkais à côté de multiples projets d'embellissement, p. ex. de «centres civiques version Chicago 1893», qui envahissent les villes américaines depuis la World's Fair. Certes, New York aussi connaît des tentatives d'embellissement de ce genre, surtout pour City Hall Park, mais celles-ci doivent être différenciées des projets de modification du plan des rues dans lesquels on observe une évolution constante aussi bien dans l'échelle que dans la

172. Stern, *New York 1900*, op. cit., p. 64.

recherche d'identité pour la ville plus généralement. Suivant cette logique, les planches qui accompagnent le projet de la Commission de la Ville en 1904 et en 1907 — d'ailleurs le seul présentant une image de la ville future — ont pour nous plus de valeur que celles illustrant un nouveau centre civique. Elles expriment plutôt un aboutissement, le point final d'une vision de la ville, vision artistique rendue possible grâce aux projets d'infrastructures.

L'image recherchée par le rapport de 1907, ce point final, est censée compenser le sentiment d'infériorité provoqué par l'aspect sauvage de la ville. Il ne peut y avoir de doute qu'elle est avant tout nourrie par Paris. Pour le projet de la M.A.S., Lamb évoque la référence des boulevards parisiens, l'Improvement Commission est en quête d'une harmonie contrôlée par une instance publique à la parisienne. L'image recherchée, c'est celle de l'ouverture de la ville, de l'ordre, de l'unité et de l'homogénéité de l'aspect, assurée, à l'instar de Paris, par une nouvelle architecture accompagnante new-yorkaise. La critique de la réalisation faite par le *New York Times* confirme le rôle de l'image et des outils explicitement haussmanniens :

«Le système de rues de Manhattan ne peut être corrigé par aucun procédé d'haussmannisation qui vaudrait son prix.»¹⁷³

Il est cependant clair que les propositions de la commission n'atteignent pas l'ampleur des transformations parisiennes. Le critique Herbert Croly (1869-1930), qui polémique en 1907 contre les maigres résultats de l'Improvement Commission, en donne peut-être une explication :

«C'était, en bref, un ensemble de recommandations extrêmement modéré et relativement peu cher, et la commission lui donna ce caractère parce que ses membres, après avoir étudié la chose soigneusement, réalisèrent parfaitement l'inutilité de suggérer un schéma plus cher, global et magnifique.»¹⁷⁴

La frustration de la Commission, déjà remarquée à l'occasion de la question de l'approche du Blackwell's Island Bridge, confirme la retenue qu'elle s'est imposée pour le projet. Même Croly, qui au début de son article, se moque de l'accomplissement limité du projet, constate que des «voies diagonales dans le cœur de Manhattan sont particulièrement nécessaires pour le soulagement de la circulation». Il donne, comme s'il voulait atténuer sa polémique par une recherche plus sérieuse des problèmes, une grande place à la discussion des limites financières et constitutionnelles, surtout à celles qui interdisent l'expropriation de parcelles entières, touchées en partie seulement par le percement. La New York City Improvement Commission, quant à elle, en est parfaitement consciente. Dans son rapport, elle met exactement en avant ce procédé — nommé *Excess Condemnation*, c'est-à-dire l'expropriation par excédent — et demande, tout comme Harder en 1898 et la

173. Cité, sans référence supplémentaire, dans Shanor, Rebecca R., *The City That Never Was*, New York, Viking, 1988., p. 9.

174. Croly, H., "'Civic Improvements', The Case of New York", *The Architectural Record*, mai 1907, p. 348.

M.A.S. à plusieurs reprises, un changement de la constitution de l'Etat de New York à ce sujet. Un passage de 1904 est repris dans le rapport final :

«La méthode de prendre plus de terrain que nécessaire, avec le but de revendre pour récupérer une partie des dépenses, a été appliqué dans différentes grandes villes de Grande-Bretagne et du Continent, où des grandes modifications ont été entreprises pour produire des effets architecturaux, rémédiant aux conditions sanitaires, ou améliorant la ville en général, et on peut se poser la question si les améliorations auraient été faites.»¹⁷⁵

Le rapport au Plan de Chicago de 1909

Pour mieux saisir l'esprit particulier du projet de la Commission new-yorkaise, mais aussi pour le placer dans un contexte plus large, il semble intéressant de le regarder à la lumière du célèbre Plan de Chicago, projet commandé à Daniel H. Burnham et Edward H. Bennett par le Commercial Club de Chicago et publié par eux en 1909. Les études historiques sur New York ne font pas d'analyse commune de ces deux projets. Stern, par exemple, constate seulement que «le rapport et son successeur de 1907 ont été souvent comparés défavorablement au Plan de Chicago de 1909»¹⁷⁶. Certes, le projet de Burnham est à la fois plus grand et d'une beauté qui saute à l'œil, son importance pour l'urbanisme des États-Unis est indiscutable. Il s'agit de constater quelques grandes similitudes et différences entre deux projets américains presque contemporains, sachant que celui de Chicago attire presque exclusivement l'attention des historiens¹⁷⁷.

Comme l'écrit Carol Willis, Daniel Burnham appartient à ces architectes dont «le paradigme est Paris, et spécialement le Paris transformé par Haussmann». Si la White City de 1893 constitue encore une expérience hors les murs, le plan de 1909 apparaît, seize ans après, comme l'aboutissement d'une réflexion intégrant ce paradigme à l'échelle de la ville existante. Joan Draper parle dans ce contexte de «Paris by the Lake»¹⁷⁸.

Les projets pour New York et pour Chicago sont des projets globaux de «plan de ville», soucieux des voies de circulation et de liaison, des parcs et des systèmes qui les relient, de l'accès à l'eau, du groupement des bâtiments publics. Le tout est accompagné d'une nouvelle image qui se veut à Chicago encore plus harmonieuse et contrôlée qu'à New York. Or, le «Paris de Chicago» est différent du «Paris new-yorkais». Dans l'expression des deux images on trouve les divergences entre les deux projets.

175. *The Report of the New York City Improvement Commission...*, *op. cit.*, 1907, p. 35.

176. Stern, *New York 1900*, *op. cit.*, p. 30.

177. Les informations sur le Plan de Chicago sont tirées de Chappell, S., «Chicago Issues: The Enduring Power of a Plan», in Zukowsky, J. [sous la dir. de], *The Plan Of Chicago: 1909-1979*, Chicago, The Art Institute of Chicago, 1979, pp. 6-15.

178. Draper, J., «Paris by the Lake», in Zukowsky, J. (sous la dir. de), *Chicago Architecture, 1872-1922*, Munich, Prestel, 1987, pp. 107-119.

A l'encontre du plan de la commission de New York — et à l'instar du plan de Flagg —, le projet de Burnham exprime, à travers l'axe principal traversant la ville, un ordre global dont ressort une identité forte. Mais Burnham va plus loin que Flagg, car il y associe des intentions de connexion rapide, qui se manifestent à la fois par les nombreuses voies diagonales et par une voie semi-circulaire qui fait le tour de la ville 'arrière'. Ces propositions de voirie, d'ampleur haussmannienne, ressemblent dans leur forme globale à un filet. Cette trame transformée — le carré et le rectangle deviennent parallélogramme ou trapèze — est alors superposée à la trame rectangulaire de la ville, comme c'est le cas dans le plan de Pierre L'Enfant (1754-1825) pour Washington, D. C. L'axe principal, qui organise symétriquement, à quelques exceptions près, la ville de part et d'autre, se sert de la géométrie de la ville existante en s'insérant dans l'orientation générale. Plutôt que d'une soumission, il s'agit là, comme chez Flagg, d'un hasard heureux pour l'introduction de l'épine dorsale essentielle au projet. Cette droite n'est interrompue que par le gigantesque 'centre civique' qui, installé symétriquement dans son axe d'où rayonnent six voies diagonales, représente le centre géographique et symbolique de Chicago. Sally Chappell critique dans son étude le résultat de façon pertinente :

«Il a été dit qu'Hausmann a amélioré Paris par un système circulaire des rues et par un système d'espaces de respiration des parcs. Il donna aussi à Paris des perspectives, de la monumentalité et une nouvelle source de fierté civique. Burnham fit la même chose pour Chicago, pourtant, certains disent que le plan était trop monumental, trop rigide, trop impraticable et trop idéal.»¹⁷⁹

En effet, le Plan de Chicago, qui se sert de la ville existante seulement comme toile de fond, comporte tous les signes d'un plan d'une «ville idéale» classique. Il en rassemble les éléments de composition : l'axe principal, les voies diagonales rayonnant à partir du centre, la voie circulaire.

Quant aux projets new-yorkais, leur superposition hypothétique donnerait le même résultat : le centre civique de Harder d'où rayonnent les voies, le boulevard circulaire de la M.A.S., l'axe de Flagg. Mais, ceci ne produirait pas un plan d'une ville idéale. Chaque composition, à l'exception de celle de Flagg, est plus pragmatique que dogmatique. Les voies diagonales des projets new-yorkais sont des voies individuelles qui correspondent à des situations particulières.

Cette distinction n'est pas toujours comprise comme telle. Boyer, dans son étude sur l'urbanisme américain, cite le plan de Chicago dans le contexte du projet de la Municipal Art Society de 1904. Le plan de Chicago représente pour elle l'exemple qui accentue peut-être le plus les boulevards diagonaux¹⁸⁰. Pour elle, par conséquent, le projet de la M.A.S. n'est alors qu'une version moins élaborée d'un raisonnement qui viserait avant tout la composition urbaine :

179. Chappell, "Chicago Issues ...", *op. cit.*, p. 14.

180. Boyer, *Dreaming ...*, *op. cit.*, p. 55.

«Ces boulevards et le parkway offraient des vues spectaculaires sur tous les édifices importants et produisaient de nuit des lignes lumineuses.»¹⁸¹

En confondant les projets new-yorkais avec les projets issus du mouvement du City Beautiful, dont le début en 1893 et l'apogée en 1909 se trouvent à Chicago, on ne tient pas compte de la particularité qu'ils représentent dans le contexte américain. Nourris par la vision de Paris, et loin d'une vision classique du plan de ville, n'expriment-ils pas l'esprit pragmatique d'Hausmann ?

181. *Ibid.*

VI.1

Apprendre à apprécier la ville laide

Il n'est pas facile de juger la portée exacte du rôle de Paris dans la théorie de M. G. Van Rensselaer. Son premier texte, «Picturesque New York», publié fin 1892, montre cependant l'importance de la capitale française dans ses considérations¹.

Van Rensselaer commence son article en relevant la difficulté de définir la beauté et le pittoresque², ce dernier étant principalement fait de variétés et de surprises, mais contenant également des éléments harmonieux. Elle estime que si la beauté est difficile à apprécier et qu'il faut acquérir beaucoup de culture pour y parvenir, le pittoresque est plus facilement accessible et, pour cela, plus apprécié du touriste moyen qui préfère, à ce titre, les abbayes en ruines aux cathédrales. Elle insiste aussi sur le fait que la beauté inhérente à certaines situations pittoresques ne se dévoile pas à tous, et qu'il faut l'œil formé de l'artiste pour la déceler «là où l'œil non éduqué ne voit qu'une laideur complète»³ :

«Ainsi, dans la nature, l'artiste voit plus et le voit mieux que l'homme ordinaire. Et comme c'est le cas pour les produits spontanés de la nature, c'est le cas pour ces énormes produits artificiels que l'on appelle villes.»⁴

La différence entre Paris et New York est cependant si flagrante que l'aide de l'artiste n'est pas nécessaire pour la découvrir :

«Le peintre sera d'accord avec vous quand vous dites que Paris est beau et New York non.»

En revanche, cet aide est indispensable pour voir à New York autre chose que de la laideur :

«Mais, que vous soyez d'accord ou non, [l'artiste] insistera sur le fait qu'il y a beaucoup de choses et de lieux pittoresques à New York, et que, sous certaines conditions, la ville présente beaucoup d'effets largement pittoresques ; et, peut-être, il vous dira même que c'est une ville pittoresque dans une manière singulière propre au

1. Van Rensselaer, M. G., «Picturesque New York», *The Century Magazine*, décembre 1892, pp. 164-175.

2. Elle cite certes le livre de Sir Uvedale Price (1747-1829), mais dit ne pas y avoir trouvé de bonne définition qui se prêterait à être citée. Cf. *Ibid.*, p. 164.

3. *Ibid.*, p. 165.

4. *Ibid.*

nouveau monde.»⁵

Quels sont thèmes que Van Rensselaer juge-t-elle pittoresques ? Les premiers sont les contrastes et les irrégularités, éléments appréciés différemment des artistes et des architectes. En soulignant cette divergence de vues, l'auteur décrit bien l'antagonisme de leurs approches esthétiques et, par conséquent, les raisons de rejet de New York par les architectes :

«[Les artistes] sont stimulés par ces franches et grandes irrégularités de formes qui font désespérer un architecte.»⁶

L'incomparable Notre-Dame

Les points de vue et d'observation sont, selon Van Rensselaer, un autre aspect important pour créer une qualité pittoresque. Elle cite la vue depuis l'eau et celle depuis le haut comme primordiales. Si, pour l'auteur, la vue depuis l'eau à New York, s'ouvrant d'ailleurs sur «un élément d'une beauté rare», le Brooklyn Bridge, n'a pas de référence, celle depuis le haut, elle, se réfère à celle qu'offre les tours de Notre-Dame de Paris :

«Une des plus belles vues que j'ai jamais eue, une qui est beaucoup trop noble pour être nommée pittoresque, est la vue de Paris du sommet des tours de Notre-Dame. Aucune des tours de New York ne peut nous montrer quelque chose qui égalerait ce panorama de tons gris pâles et verdoyants, s'éloignant doucement vers les collines environnantes, et coupé au milieu par la ligne luisante de la Seine, franchie par de nombreux ponts.»⁷

Alors qu'a priori, Van Rensselaer ne leur confère pas la même prétention artistique, les deux points de vue du haut sur New York n'ont pas à craindre vraiment la comparaison avec l'exemple parisien :

«Pourtant, nous obtenons un panorama très divertissant d'irrégularités architecturales rougeoyantes, tacheté par les hautes irrégularités blanches et jaunes plus agressives des années récentes, depuis la tour du Madison Square Garden, tandis que l'élément désirable de beauté est fourni par les bords lointains de l'eau et autres rivages. Et depuis le sommet de la tour du «World» située dans la partie basse de la ville, où les immeubles adjacents sont plus hauts et l'étendue de l'eau beaucoup plus proche, la perspective est étonnamment pittoresque, étonnamment belle même, quoique d'une manière plus sauvage, plus crue que celle depuis les tours de Notre-Dame.»⁸

À l'aide du Madison Square, l'auteur explique deux autres porteurs d'un potentiel pittoresque : l'effet de la végétation d'une part, et celui de la lumière d'autre part :

«Vu d'un point de vue plus au sud [de la place], avec d'autres bâtiments autour, et un tapis de feuillage à ses pieds, la tour [du Madison Square Garden] est éminemment pittoresque même à midi, plus encore à la tombée de la nuit,

5. *Ibid.*, p. 166.

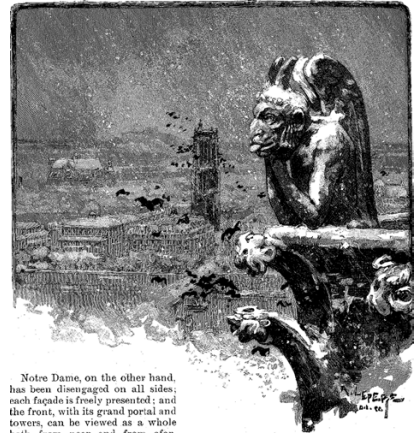
6. *Ibid.*, p. 168.

7. *Ibid.*

8. *Ibid.*

«Une vue beaucoup trop noble pour être nommée pittoresque».

(*Harper's*, 10/1892, p. 727.)



et plus particulièrement la nuit, quand elle est ornée de lampes scintillantes. Mais elle devient de nouveau purement belle dans une nuit claire, quand il n'y a plus de lumière sauf celle des étoiles, cela étant cependant suffisant pour faire sortir sa grâce pâle sur fond de ciel qui, puisque c'est le ciel de New York, est vraiment bleu, même à minuit.»⁹

Alors qu'ici, l'auteur ne fait pas de comparaisons explicites avec Paris, notons qu'une description similaire des effets de lumière se trouve, à propos de Notre-Dame, dans l'article «Paris Along the Seine» que Th. Child publie deux mois plus tôt dans la revue *Harper's* :

«Nous regardons le long du fleuve et nous apprécions cette vue unique de Notre-Dame et de l'Île de la Cité qui, à tout moment de la journée et de la nuit, est une des merveilles de Paris — une vision de splendeur énorme que l'heure différente baigne dans le mystère de tonalités changeantes, tantôt violette, tantôt rosée, tantôt bleue ; brillante le jour, grâce à la gaieté du soleil ; la nuit, une masse noire de silhouette imposante se dresse sombrement contre le ciel étoilé.»¹⁰

Quant à la végétation dont émerge le bâti, l'article «Paris Along the Seine» note :

«Depuis le quai Henri IV, [...] l'œil embrasse un vaste paysage boisé qui monte du fleuve vers la montagne Sainte-Geneviève — une large perspective de ciel et de verdure couronnée par les dômes du Val-de-Grâce, du Panthéon, et du beffroi de Saint-Étienne-du-Mont.»¹¹

S'il est vrai que l'échelle évoquée est bien plus large que celle du Madison Square, rappelons que d'autres exemples parisiens du pittoresque végétal, plus proches par échelle, ne manquent pas dans les revues littéraires. Rappelons aussi que les New-Yorkais connaissent les ouvrages de Hamerton et de Robinson qui relatent la «beauté changeante des arbres», «l'allègement» et «l'habillement» de la pierre et de l'architecture parisiennes dus à la végétation¹².

9. *Ibid.*, p. 169.

10. Child, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 726.

11. *Ibid.*, p. 724.

12. Cf. notre paragraphe sur les «Vues pittoresques du monumental» de la première partie.

Cependant, plus encore que les deux citations, ce sont les illustrations de l'article de Child qui interpellent. En effet, elles montrent des parallèles étonnants avec celles de «Picturesque New York», publié deux mois plus tard. D'abord, «Paris Along the Seine» inclut une vue méryonesque depuis le haut des tours de Notre-Dame, une vue que Van Rensselaer utilise comme référence de comparaison pour les deux vues du haut new-yorkaises¹³. Plus concrètement, cinq autres illustrations de cet article sur Paris semblent avoir des liens de parenté avec des images de «Picturesque New York» : la masse sombre de Notre-Dame au coucher du soleil rappelle celle de l'immeuble noir dans la nuit du Madison Square ; la façon dont la cathédrale émerge de la végétation évoque celle de l'immeuble au-dessus des arbres de Central Park ; la vue du pont du Jour le long de la Seine est similaire à celle de l'East River ; le pont de l'Estacade avec la Montagne Sainte-Geneviève surmontée de tours est semblable au quai new-yorkais surmonté de la tour du Produce Exchange Building ; le fleuve avec deux ponts est un thème que l'on retrouve dans la vue du Harlem River ; et, finalement, la vue du quai de la Rapée se retrouve dans celle de l'East River à hauteur de Grand Street¹⁴.

Si le résultat de la mise en parallèle des images des deux articles est frappant, nous ne possédons pas de preuve que celles de New York aient été réellement inspirées par les images parisiennes. Mais il est important de noter que le «New York pittoresque» de Van Rensselaer se construit à l'aide de dispositifs (vues, éléments et situations) utilisés depuis longtemps pour représenter le Paris pittoresque autour de la Seine, paysage dont l'élément dominant et l'objet phare est la cathédrale. Henry James, dans un de ses très rares commentaires sur la ville construite, note en 1875 à propos de ce paysage :

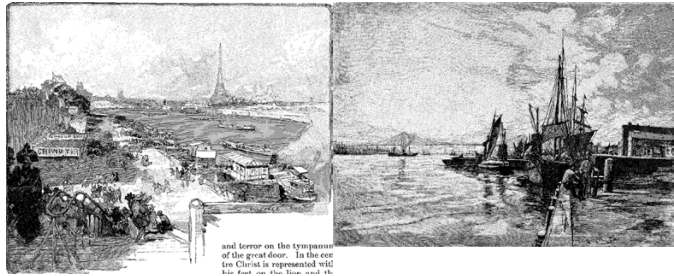
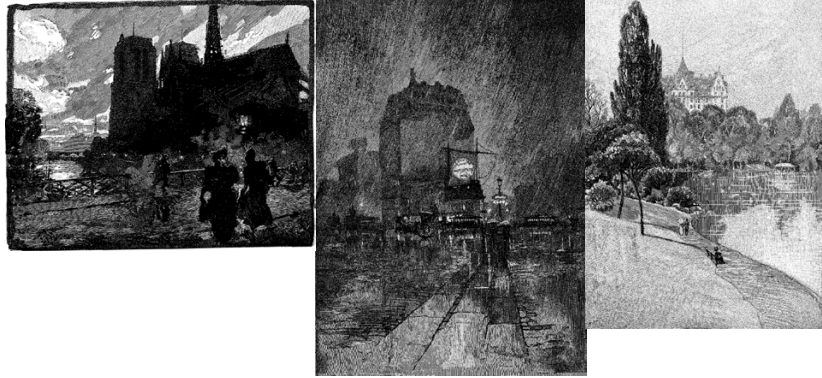
«Je me promenai le long des quais en direction de Notre-Dame, et fus plus que jamais saisi par l'éclat du pittoresque de Paris, lorsque le regard suit la Seine à partir des alentours du Louvre. Les énormes tours de Notre-Dame, élevant leurs tons bleus-gris au-dessus de la masse imposante qui divise la Seine, le grand Arc de Triomphe leur répondant au loin avec une égale majesté, la splendide ligne continue du Louvre, dans l'intervalle, et, par dessus tout cela, le charmant coloris du Paris de certains jours — l'air brillant, les gris perlés, la lumière vibrante, le bon goût, pour ainsi dire, de l'atmosphère —, l'ensemble offre une distraction qu'aucune accoutumance ne peut flétrir.»¹⁵

Chez James, cette attraction perdure longtemps. Quand il demande en 1906 au photographe Alvin L. Coburn (1882-1966) de prendre à Paris des photos pour le frontispice du roman *The Ambassadors*, il lui suggère la vue d'un détail de la place de la Concorde, «pas une vue banale et panoramique». Il indique aussi qu'une vue, «prise du bon angle, de Notre-Dame, pourrait également servir — si suffisamment obscurcie et raffinée et glorifiée ;

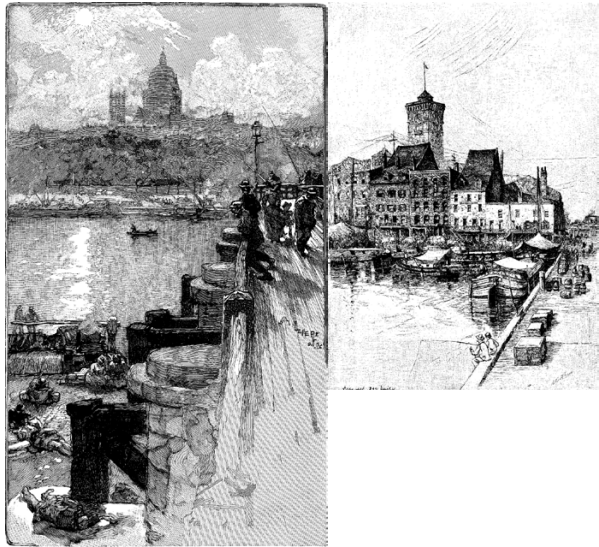
13. Child, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, p. 727.

14. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op. cit.*, pp. 165-168, 171, 173 et Child, «Paris...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 723, 728, 731, 735-736.

15. James, Henry, «Esquisses parisiennes», lettre IV datée du 28 décembre 1875, reproduite dans James, *Esquisses...*, *op. cit.*, pp. 55-56.

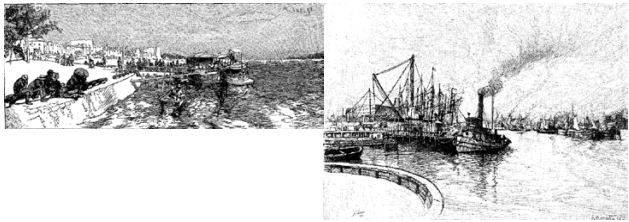
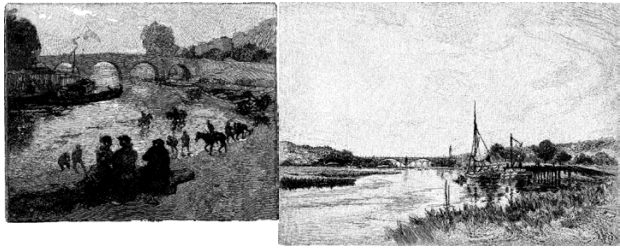


and terror on the tympanum of the great door. In the center Christ is represented with his feet on the lion and the



Le Paris pittoresque (gauche) mène directement vers le «Picturesque New York» (droite).

(colonne de gauche : *Harper's*, 10/1892, pp. 723, 728, 731, 735, 736 ; colonne de droite : *Century*, 12/1892, pp. 167, 173, 166, 165, 171, 168.)





Le regard de Coburn sur New York, orienté par H. James et Notre-Dame.

(Coburn, *Notre-Dame*, 1906 ; Coburn, *Flatiron*, 1912.)

notamment du côté du fleuve et dito derrière»¹⁶. Coburn prendra une telle vue mais James choisira une autre, celle du pont Neuf, et sans la cathédrale.

Pour Van Rensselaer, montrer le pittoresque de la métropole américaine comme d'autres montrent celui de Paris permet d'atteindre un objectif essentiel : parler de New York au même titre que l'on parle de Paris, ce qu'une approche esthétique classique ne permet pas. La qualité de l'esthétique pittoresque, résidant justement dans la situation créée par le regard plutôt que par la composition, permet de faire abstraction de la qualité artistique inférieure des objets et ensembles architecturaux new-yorkais par rapport à ceux de Paris :

«Nous devons mettre de côté toutes les règles d'agrément apprises dans d'autres villes, et aussi tout respect pour les anciens canons architecturaux.»¹⁷

Ce nouveau regard libéré permet à Van Renssealer d'apprécier également des choses uniques à New York, au-delà des comparaisons possibles avec les situations et dispositifs de Paris. Parmi celles-ci, il y a «Wall Street, devenu presque un tunnel ces dernières années par la hauteur de ses bâtiments reconstruits», et «City Hall Park, avec les immeubles géants des journaux autour»¹⁸. Dans un autre cas, elle utilise malgré tout la référence parisienne pour mettre en avant le caractère unique d'un lieu :

«J'ai vu la Bowery la nuit. Ce n'est pas un boulevard parisien, mais quelque chose que l'on ne pourrait pas voir à Paris.»¹⁹

Un autre article, entièrement dédié à l'histoire et aux activités de la Bowery et publié dans *Century* un an plus tôt, insistait déjà sur le caractère unique de cette voie. Il commence ainsi :

«Le voyageur le plus observateur que j'aie jamais rencontré était de l'avis qu'aucune ville de la chrétienté ne possède une rue comparable à la Bowery. [...] Je pense que l'opinion de presque tous les Américains qui ont voyagé, est que

16. James cité dans Coburn, Alvin Langdon, *An Autobiography*, New York, Dover, 1978, p. 54 ; éd. orig. publiée par F. A. Praeger en 1966.

17. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op cit.*, p. 169.

18. *Ibid.*, p. 172.

19. *Ibid.*

la Bowery est la voie la plus intéressante en Amérique.»²⁰

En quête de peintres modernes

Toujours dans «Picturesque New York», la référence parisienne, auxquelles s'ajoute ici exceptionnellement celle de Londres, sert également à évoquer un autre caractère unique de New York : l'air et l'atmosphère. C'est un aspect que l'auteur estime, de façon générale, «déterminant pour l'aspect d'une ville», et qu'elle tient responsable de son attractivité picturale :

«Les fumées et brouillards de Londres, aussi laids qu'ils soient pour le touriste américain, représentent une grande attractivité pour l'artiste, se prêtant aux effets les plus puissants de clair-obscur et supprimant le besoin de dessiner des détails avec une précision prosaïque. Le fait que Londres a été peint si rarement par des artistes anglais montre simplement qu'il n'y a pas eu beaucoup d'artistes sensibles en Angleterre. Par contre, l'air beaucoup plus léger et pur, mais tout de même légèrement brumeux de Paris a eu mille dévoués. Il adoucit sans voiler les faits de couleur locale, et atténue les détails en une forme maniable sans les dissimuler. L'air transparent, presque métallique, de New York est plus difficile à gérer. [Cet air] maintient notre ville incomparablement propre, et la propreté est plus divine qu'artistique. [...] Au-dessus de notre pavage, nous sommes tellement propres qu'un artiste de n'importe quelle génération précédente aurait déclaré la ville impossible à peindre. L'artiste moderne, en revanche, n'a pas peur de sujets qui manquent de «vigueur». Il a remplacé l'ancienne palette par une nouvelle avec des couleurs fraîches et gaies.»²¹

Selon Van Rensselaer, New York, pénalisé par son air trop clair, a donc enfin trouvé celui capable de le révéler : «l'artiste moderne». Il ne peut y avoir de doute qu'elle pense à l'artiste impressionniste ou réaliste parisien et à ses disciples américains²². Non seulement parce que «l'artiste moderne» se trouve principalement à Paris, mais aussi parce que certaines sensibilités tout à fait nouvelles, évoquées ailleurs dans l'article, semblent directement se nourrir de ces tendances modernes parisiennes²³. La première de ces nouvelles sensibilités relatées par Van Rensselaer concerne la fumée et la vapeur :

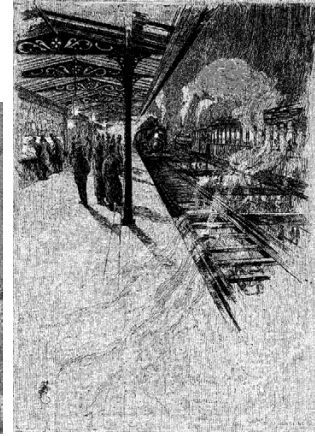
«[Les jeunes artistes] prennent un plaisir particulier à voir la finesse avec laquelle un filet occasionnel de fumée noire d'une cheminée, ou bien de grosses volutes de vapeur blanche d'un train aérien, coupe l'air cristallin et contraste

20. Ralph, Julian, «The Bowery», *The Century Magazine*, décembre 1891, p. 227.

21. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op. cit.*, pp. 166-167.

22. Un de ces disciples, Theodore Robinson (1852-1896), publie justement, dans la même revue que Van Rensselaer mais trois mois plus tôt, un article sur Monet dans lequel il indique que «l'influence des impressionnistes augmente d'année en année». Cf. Robinson, «Claude Monet», *Century*, *op. cit.*, pp. 696-701.

23. Notons qu'en 1892, grâce aux collectionneurs en Amérique et aux artistes-collectionneurs américains de Paris (notamment la peintre Mary Cassatt (1844-1926)), l'impressionnisme, sans faire l'unanimité, connaît déjà un certain succès aux États-Unis. Cf., par exemple, le texte «Passionate Spectators», présenté comme introduction de Weinberg, *American Impressionism...*, *op. cit.*, pp. 3-33, et aussi Riopelle, Christopher, «Les artistes américains en France. L'art français en Amérique», in Adler, *Américains...*, *op. cit.*, pp. 207-221.



Paris moderne dans la
vapeur, New York en profite.

(Monet, *La Gare Saint-Lazare*, 1877 ;
Century, 02/1897, p. 515 ; *Century*,
12/1892, p. 170.)

avec le ciel azur, puis s'éteint, les laissant non pollués. Ils ne disent pas que New York est beau, mais ils disent bien qu'il est «très amusant» ; et c'est actuellement dans les ateliers le synonyme de pittoresque.»²⁴

Une illustration de l'article montre l'effet pittoresque de la vapeur des trains entrant et sortant d'une station aérienne. Dans son article de 1897, Van Rensselaer inclura de nouveau une vue de train aérien, cette fois-ci vu depuis le niveau de la rue qui est à moitié engloutie par/dans la vapeur²⁵. Comment ne pas penser à *La gare Saint-Lazare*, tableau de Monet connu des New-Yorkais depuis 1886²⁶, ou à d'autres tableaux de Monet surtout mais aussi de Manet, peuplés de trains et de vapeur, que les illustrateurs et Van Rensselaer ont peut-être vus lors de séjours à Paris²⁷ ?

Mais la critique d'architecture est également sensible à l'objet lui-même, ou, en tout cas, à son potentiel de créer des situations pittoresques dans la ville autrement que par la vapeur :

«Nos trains aériens ont certainement déparé plusieurs de nos avenues ; en revanche, ils apportent de nombreuses notes pittoresques à nos rues transversales ; et quand nous les longeons, surtout la nuit, ils enchantent nos yeux avec des effets frappants jamais vus auparavant.»²⁸

C'est ainsi que le train semble jouer un grand rôle dans l'aspect unique de la Bowery. Dans l'article déjà cité sur celle-ci, la seule grande image n'illustre-t-elle pas justement ce potentiel²⁹ ? Selon Van Rensselaer, d'autres

24. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op cit.*, p. 168.

25. Dans son texte, l'auteur n'évoque cependant ni cette aquarelle de John A. Fraser (1838-1898), titrée *A Winter Evening on Sixth Avenue*, ni le train aérien lui-même. Elle semble se contenter de l'inclure pour attester qu'un artiste confirme ainsi sa valeur pittoresque. Cf. Van Rensselaer, M. G., «Places in New York», *The Century Magazine*, février 1897, p. 515.

26. Cf. le chapitre sur les peintures urbaines de Paris à New York.

27. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op cit.*, p. 170.

28. *Ibid.*, p. 170.

29. Ralph, «The Bowery», *Century*, *op cit.*, p. 232.

objets encore peuvent profiter de cette approche :

«Et il y va de même avec nos panneaux d'enseigne. Architecturalement criminels, et destructeurs de cet air de digne tranquillité qui est peut-être dans une ville plus avantageux que le pittoresque, ils s'ajoutent aux contrastes accidentels qu'aime un peintre de tempérament moderne.»³⁰

Dans son texte, Van Rensselaer, qui préfère ce qu'elle appelle la "réelle beauté", considère l'esthétique pittoresque comme un subterfuge pour sa ville. En adoptant la sensibilité des peintres modernes parisiens, elle se sert de leur style, de leur sujet et de leur autorité pour transférer les objets modernes, tenus responsables de la laideur urbaine, vers un univers artistique. Pour elle, la force du sujet et de la composition pittoresque parvient à dépasser le rejet habituel des choses. Sa tentative de réconcilier les New-Yorkais avec leur ville la conduit à minimiser le mauvais état des rues. Elle reproche un esprit étriqué à ceux qui s'en plaignent :

«Je profite de cette occasion pour célébrer la propreté de New York, car on nous dit toujours comment il est sale. Il est certainement très sale sous les pieds dans nombreuses de ses rues. Mais l'œil qui cherche la beauté et le pittoresque — l'œil qui voit réellement une ville — ne se préoccupe pas principalement du pavage.»³¹

Fifth Avenue, une voie presque parisienne

Sans avoir comme thème l'aspect général de New York, l'article titré «Fifth Avenue» que Van Rensselaer publie un an plus tard, dégage un esprit similaire à «Picturesque New York»³². Il s'agit d'une part de montrer l'intérêt de décrire et d'illustrer une des grandes voies de New York, d'autre part, de rappeler que le caractère différent et l'absence ponctuelle de beauté sont des éléments dont il ne faut pas avoir honte. Quel rôle Paris y joue-t-il ? Tout comme «Picturesque NY» semble répondre à «Paris Along the Seine», le texte «Fifth Avenue» (publié en novembre 1893) pourrait faire écho à «Boulevards of Paris» et à «Along the Parisian Boulevards», publiés respectivement dans *Scribner's* en 1891 et dans *Harper's* en 1892³³. Même si les boulevards parisiens ne sont pas explicitement évoqués dans le texte sur la Fifth Avenue, pourtant deux autres aspects donnent cette impression. C'est d'abord la façon, rencontrée dans les récits sur Paris, de mélanger vie sociale, histoire et espace de la voie. Puis, surtout, ce sont les dix images qui illustrent le texte. Van Rensselaer choisit cette fois-ci de recourir à des œuvres que Childe Hassam, impressionniste et peintre de New York par excellence, a peintes à partir de fin 1889, date de son retour d'un séjour parisien de trois ans³⁴.

30. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op cit.*, p. 170.

31. *Ibid.*, p. 167.

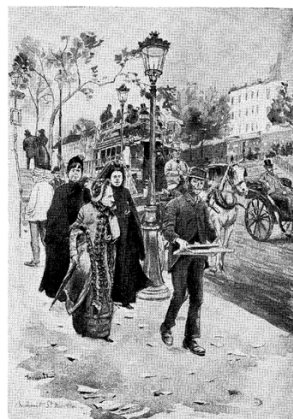
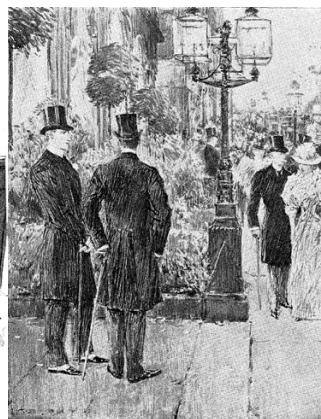
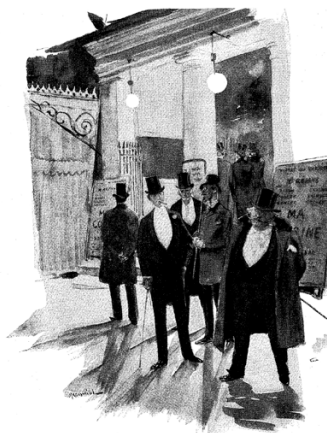
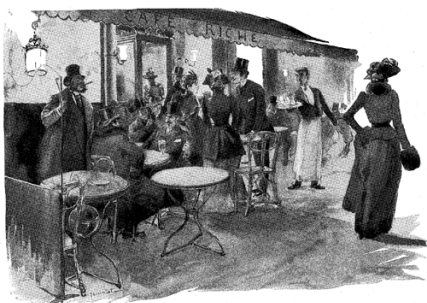
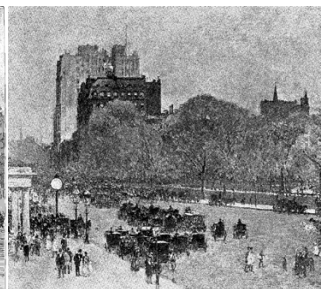
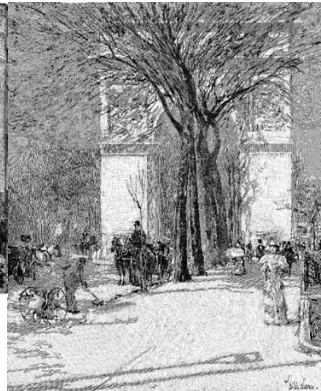
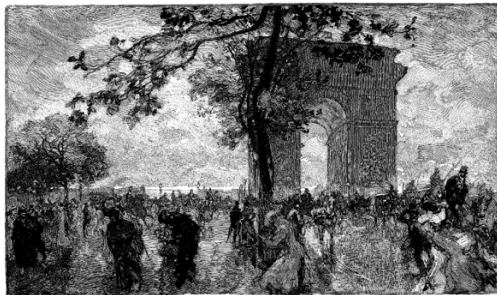
32. Van Rensselaer, M. G., «Fifth Avenue», *The Century Magazine*, novembre 1893, pp. 5-18.

33. Sarcey, «The Boulevards...», *Scribner's*, *op cit.*, et Child «Along...», *Harper's*, *op cit.* Cf. notre chapitre II.

34. Pour Hassam en général, cf. Adelson, Warren ; Cantor, Jay ; Gerdtts, William H., *Childe Hassam, impressionist*, New York, Abbeville Press, 1999, et Weinberg, *Childe Hassam...*, *op. cit.* Sur ses tableaux urbains dans le contexte d'autres peintures de New York, cf. Gerdtts, *New York impressionniste, op cit.* et aussi Weinberg, *American Impressionism...*, *op. cit.*

«Fifth Avenue New York»
 (droite) : des espaces et des
 activités connues de Paris
 (gauche).

(colonne de gauche : *Harper's*,
 11/1892, pp. 859, 857 ; *Scribner's*,
 06/1891, pp. 673, 676, 665 ; colonne
 de droite : *Century*, 11/1893, pp. 6,
 10, 13, 16.)



En publiant les peintures d'un artiste et non pas seulement des images d'illustrateurs, l'auteur fournit la preuve que New York est bien un sujet artistique. Or, les dix tableaux eux-mêmes, à une exception près, ne montrent rien de bien spécifiquement new-yorkais. C'est presque comme si le peintre Hassam s'était inspiré des images des illustrateurs d'Auguste Lepère (1849-1918) et de Pierre Jeannot (1848-1934) qui ornent les deux articles sur les boulevards parisiens³⁵ : le tableau *Washington Arch* pourrait s'appuyer sur l'image de l'Arc de Triomphe ; la façon dont les bâtiments émergent des arbres dans *Madison Square and Hotel Brunswick* rappelle le jardin des Champs-Élysées avec le palais de l'industrie ; l'extérieur du café *Delmonico's* est à mettre en parallèle avec celui du café Riche d'une part et du théâtre des Variétés d'autre part ; et *Sunday on Fifth Avenue* pourrait faire écho aux promeneurs du boulevard Saint-Martin³⁶.

Hassam s'inspire peut-être de peintures urbaines de Paris, comme celles de Jean Béraud, de De Nittis ou de celles exposées dans le pavillon de la ville de Paris à la World's Fair de 1893³⁷. Notons également la proximité d'esprit et de style avec ses propres représentations de Paris et, dans ce sens, l'expression d'un désir d'urbanité parisienne. Les peintures new-yorkaises de Hassam expriment aussi le désir de l'élégance de la vie bourgeoise dans un cadre public agréable, même si la Fifth Avenue représentée ici est dépourvue de bancs, de terrasses de café et ornée de quelques rares arbres seulement. Ce rapprochement peut être fait pour *Cab-Stand at Night*, pour lequel Hassam reprend presque littéralement les fiacres de sa peinture *Une averse, rue Bonaparte* (1887)³⁸. C'est peut-être aussi le cas de *Madison Square and Hotel Brunswick*, dont le contraste de la masse et de la végétation pourraient rappeler *Notre-Dame* (1888) et aussi *In the Park, Paris* (1888)³⁹, ainsi que de *A May Afternoon on Fifth Avenue*, un couple dans une voiture ouverte se déplaçant comme sur les Champs-Élysées (*Carriage parade*, 1888)⁴⁰. En revanche, la distance, la frontalité et la nudité monumentales de l'Arc de Triomphe ne semblent pas servir de référence à son *Washington Arch*.

35. Auguste Lepère illustre deux articles de Theodore Child : «Paris Along the Seine», *Harper's, op. cit.*, et «Along the Parisian Boulevards», *Harper's, op.cit.*

36. Van Rensselaer, «Fifth Avenue», *Century, op. cit.*, pp. 6, 10, 13, 16. Child «Along...», *Harper's, op cit.*, pp. 857, 859. Sarcey, «The Boulevards...», *Scribner's, op cit.*, 665, 673, 676.

37. Pour la connaissance de l'œuvre de Béraud et de De Nittis par Hassam, cf. Adelson «Childe Hassam...», *op. cit.*, pp. 12-14. Selon Adelson, cette connaissance, en plus des expositions parisiennes, repose notamment sur l'ouvrage de Henry Bacon, *Parisian Art and Artists* (1883), dont un chapitre est dédié à Béraud, De Nittis et d'autres peintres du «juste milieu». Hassam peut également avoir vu *La place de la Concorde* de De Nittis, exposé en 1883 à New York. Cf. aussi les indications données dans Herdrich, Stephanie L., «Hassam in Boston, 1859-1886», in Weinberg, *Childe Hassam, op. cit.*, pp. 42-45. Selon cette source, la connaissance de l'œuvre de Béraud par Hassam reposerait en plus sur d'autres publications et éventuellement sur la visite d'exposition à Munich et à Amsterdam en 1883. Quant à la World's Fair de Chicago, Hassam y voit très probablement les peintures dans le pavillon de la ville de Paris. Il a, en tout cas, plusieurs raisons de s'y rendre : onze de ses œuvres sont exposées dans le Fine Arts Building et, surtout, il peint lui-même sur le site de l'exposition. Ceci est évoqué dans Gerdtts, W. H., «Three Themes», in Adelson, *Childe Hassam... , op. cit.*, p. 153.

38. Van Rensselaer, «Fifth Avenue», *Century, op. cit.*, p. 9. On connaît au moins une autre reprise exacte d'un sujet parisien. Celle-ci se fait cependant ultérieurement. Il s'agit d'*Allies Day, May 1917* (1917), précédé de *July Fourteenth, Rue Daunou, 1910* (1910), tableau inspiré de *La rue Montorgueil, Paris. 30 juin 1878* de Monet. Cf. Weinberg, *American Impressionism, op. cit.*, pp. 196-199.

39. Van Rensselaer, «Fifth Avenue», *Century, op. cit.*, p. 10. Weinberg, *American Impressionism, op. cit.*, pp. 6, 70.

40. Van Rensselaer, «Fifth Avenue», *Century, op. cit.*, p. 11. Weinberg, *American Impressionism, op. cit.*, p. 66.

Vers la fin de son article, Van Rensselaer exprime, cette fois explicitement, qu'elle est bien consciente de l'infériorité des voies new-yorkaises, si l'on les juge selon les canons officiels de l'architecture. L'idée d'accepter New York grâce à une nouvelle approche esthétique en émerge d'autant plus clairement :

«Si New York possédait une rue systématiquement belle, harmonieusement paisible, noblement architecturale, nous devrions apprendre à l'apprécier, j'en suis sûre, avec le contentement tranquille ressenti par un Parisien dans son Paris. Mais, pendant ce temps, la gaieté d'Arlequin et l'incohérence agitée de l'architecture de la Fifth Avenue nourrissent sans cesse notre curiosité, réveillent parfois un intérêt plus sérieux, et offrent souvent un prétexte pour cette sorte de grognement semi-politique, semi-esthétique sur la ville qui fait partie des divertissements préférés d'un vrai New-Yorkais.»⁴¹

Le message de Van Rensselaer est donc le suivant : le vrai New-Yorkais accepte et aime sa ville comme elle est. L'auteur fait tout pour transformer en qualité les défauts esthétiques de New York. Deux idées exprimées, essentielles pour l'image future de New York, nous paraissent ici intéressantes. Il s'agit d'abord de l'hétérogénéité formelle et volumétrique de l'architecture en tant qu'expression de vitalité :

«J'aimerais expliquer [...] que, bien que nous nous insurgions beaucoup contre la variété excessive et les changements étourdissant de costume [de la Fifth Avenue], je pense que ce sont ces choses là qui la rendent chère au New-Yorkais typique. Le trait qu'il préfère dans tout, humain ou inanimé, c'est la vitalité.»⁴²

L'autre idée importante est que «ces franches et grandes irrégularités» dans les formes ont trouvé une métaphore qui augmente leur qualité pittoresque et la rend même plus désirable. À propos de l'hôtel Brunswick de la Madison Square, peint par Hassam, Van Rensselaer note :

«[...] Il a l'air modeste maintenant sur fond de falaise de l'immeuble résidentiel Knickerbocker.»⁴³

L'usage d'une métaphore de la nature n'est cependant pas tout à fait nouveau. Deux ans plus tôt, R. H. Davis note :

«Cette partie de Broadway est une vallée de grands buildings, et d'un bateau sur le North River, on peut lire le cours de la rue grâce à ces montagnes de briques, de fer et de verre.»⁴⁴

Caractère unique de la ville

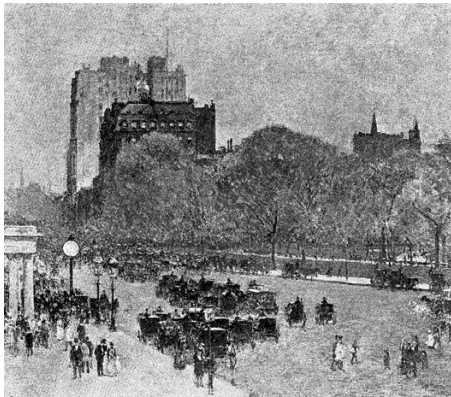
Un peu plus de trois ans après «Fifth Avenue», Van Rensselaer publie dans la même revue son troisième texte

41. Van Rensselaer, «Fifth Avenue», *Century*, *op. cit.*, p. 17.

42. *Ibid.*

43. *Ibid.*, p. 14.

44. Davis, Richard Harding, «Broadway», *Scribner's Magazine*, mai 1891, p. 587. Il pourrait bien s'agir du premier auteur à employer cette métaphore pour New York.



Pour peindre New York (gauche), Hassam se souvient de ses peintures parisiennes (droite).

(colonne de gauche : *Century*, 11/1893, pp. 9, 10, 11 ; colonne de droite : Hassam, *Averse Bonaparte*, 1887 ; Hassam, *Notre Dame*, 1888 ; Hassam, *In the Park*, 1889 ; Hassam, *Carriage Parade*, 1888.)

sur New York⁴⁵. Si, comme le précédent, cet article titré «Places in New York» pourrait faire écho à des articles sur Paris⁴⁶, ses images, à l'exception d'une vue intérieure de café new-yorkais, ne le font pas. Le texte non plus, dans le sens où l'évocation explicite de Paris en disparaît maintenant. Il n'y a plus de regret, ni par rapport à des lieux «qui ne sont pas beaux», ni par rapport à l'absence de rue «architecturalement belle, harmonieuse et noble», ni par rapport au manque d'une urbanité parisienne.

Quant à New York, ce texte ne fait que renforcer les orientations déjà prises auparavant. Globalement, l'idée selon laquelle New York doit s'accepter comme il est, fait place à l'affirmation et à la célébration de son «caractère unique». Celui-ci réside dans «l'union de l'individualité et de l'hétérogénéité», et, bien que «d'autres villes aussi soient très grandes», «aucune autre ville du monde n'est aussi grande et aussi complexe que New York, pourtant caractéristiquement elle-même »⁴⁷. Plus que de propager l'intérêt esthétique de l'hétérogénéité architecturale, l'auteur lui attribue maintenant un réel sens : elle est à l'image de la population, constituée par vagues d'immigrés ayant «augmenté la complexité de New York».

Répetons que dans ce texte Paris et son esthétique urbaine ne sont plus regrettés, ni explicitement ni implicitement. Au contraire, la mise en valeur de New York semble même se construire sur une critique qui pourrait viser la capitale française. En présentant les notions d'individualité et d'hétérogénéité de sa ville comme contraires aux notions de cosmopolitisme et de modernité, habituellement associés à Paris dans les revues américaines, Van Rensselaer tente-elle de discréditer Paris ? D'abord, elle insiste sur le fait que le pourcentage important d'habitants new-yorkais nés à l'étranger «ne transforme pas New York en une ville cosmopolite ; car cela signifierait qu'une ville, submergée par ses étrangers, a perdu [...] son caractère personnel»⁴⁸. De même, appeler New York «une ville pas vraiment moderne», malgré un «état d'esprit aussi moderne que celui de la ville la plus jeune», repose sur l'idée que les couches successives de reconstructions ponctuelles ont aidé à rendre «la ville individuelle et hétérogène», entraînant une situation déconcertante :

«Il est impossible, cependant, de faire plus que d'affirmer et d'insister ainsi. Il est impossible d'expliquer l'union particulière new-yorkaise de l'ancien et du nouveau, du natif et de l'étranger — de traduire sa personnalité ou d'imaginer sa complexité.»⁴⁹

En plus du Brooklyn Bridge et de la bourse, les rues bordées d'immeubles individuels et hétérogènes sont pour Van Rensselaer les «lieux les plus caractéristiques, les plus typiques» du New York «d'aujourd'hui». Si,

45. Van Rensselaer, «Places...», *Century*, *op. cit.*, pp. 501-516.

46. Davis, «The Show-Places...», *Harper's*, *op. cit.* et Davis, «The Streets...», *Harper's*, *op. cit.* Cf. notre chapitre II.

47. Van Rensselaer, «Places...», *Century*, *op. cit.*, p. 501.

48. *Ibid.*

49. *Ibid.*, p. 502.

auparavant, la métaphore de la nature servait à expliquer le caractère pittoresque d'une situation identifiée comme sujet d'artiste, elle est maintenant utilisée pour exprimer la réaction devant un phénomène que l'on ne semble pas pouvoir décrire autrement :

«D'année en année, [les tours] grandissent et, augmentant rapidement en nombre, une fois de plus, elles changent entièrement l'apparence de New York. Beaucoup de rues de la ville basse ressemblent maintenant moins à des rues qu'à des canyons, coupés par des rivières patientes entre des falaises prodigieuses ciselées et creusées par une main aussi vigoureuse et ingénieuse, quoique moins artistique, que la main de la nature.»⁵⁰

50. *Ibid.*, p. 503.

Changement de regard sur New York

VI.2

Regard sur New York dans *Scribner's*

À partir de 1896, le *Scribner's Magazine* — contrairement au *Harper's New Monthly* — commence, lui aussi, à évoquer l'intérêt porté à l'esthétique pittoresque de New York⁵¹. À l'instar du dernier texte de Van Rensselaer, les articles du *Scribner's* ne se réfèrent pas explicitement à Paris. Mais, tout en restant dans la lignée tracée par la critique d'architecture, ils illustrent bien comment la perception et l'interprétation de la ville continuent à évoluer. Par contre, dans *Scribner's Magazine*, ce n'est qu'en 1899 qu'un article important (15 pages et 13 illustrations) fait écho à ceux de M. G. Van Rensselaer de *Century Magazine*⁵². «The Water-Front of New York», rédigé par le romancier et auteur dramatique américain J. L. Williams (1871-1929), se concentre sur la qualité pittoresque de ce qui est visible à partir de l'eau, depuis la partie basse de la ville jusqu'au Harlem River. Citons un long passage, afin de mieux comprendre les permanences et les évolutions par rapport aux textes précédents :

«Si vous pensez qu'il y a également une beauté inhérente et caractéristique dans les manifestations matérielles de l'esprit de notre nouvelle, vigoureuse et audacieuse république [...], un peu plus loin il y a un site remarquable du New York plus nouveau. Cela, c'est bien à regarder aussi. Derrière un premier plan de hauts mats avec leur gréement et leur mystère (des symboles du commerce mondial, si vous voulez), surgit un bout étonnant de la ville blanche de 1900, un groupe de hauts immeubles modernes qui, malgré la distance d'une douzaine d'îlots, sont toujours hauts, énormément hauts et de façon alarmante — symboles du capital moderne, peut-être, et de ses vastes possibilités, ou ils pourraient vous rappeler, dans leur groupement massif, un massif de montagne, avec leurs sommets lumineux brillant au soleil loin au-dessus des ombres sombres des vallées dans lesquelles s'écourent les flots des affaires, vers le quai et puis vers le monde.

«Ceci dit, pris séparément, ils sont bien impossibles, nos hauts immeubles — ces vulgaires et impertinents «gratte-ciel» : mais en tant que groupe, et en perspective, ils sont bien, avec une forte et virile beauté propre à eux. C'est pareil avec la jeune nation ; nous avons grandi si rapidement et d'une façon si étendue que quelques-uns de nos

51. *Harper's New Monthly* ne dit d'ailleurs rien sur aucun aspect de New York pendant longtemps. Peut-on établir un lien entre les nombreux articles sur Paris publiés dans cette revue dans les années 1890 (deux fois plus que dans *Century* et dans *Scribner's*), et l'absence d'intérêt pour New York en tant que ville ? En tout cas, il faut attendre 1911 pour voir paraître un article célébrant les qualités picturales de New York (Stapley, Mildred, «The City of Towers», *Harper's New Monthly*, octobre 1911, p. 697-706), bien que d'autres articles, par exemple sur des photographies nocturnes (Martin, Edward Sandford, «Manhattan Lights», *Harper's New Monthly*, février 1907, pp. 359-367) ou les textes critiques de H. James (James, Henry, «New York revisited», *Harper's New Monthly*, février, mars et mai 1907, pp. 400-406, 603-608 et 900-907) y aient été publiés avant.

52. Williams, Jesse Lynch, «The Water-Front of New York», *Scribner's Magazine*, octobre 1899, pp. 385-399.

traits, quand ils sont considérés seuls, ne sont peut-être pas agréables, mais ils apparaissent dans une autre lumière que quand ils sont aperçus comme un tout et depuis le bon point de vue.»⁵³

Alors que, pour Williams aussi, l'effet général sauve l'objet individuel, et qu'il utilise pour l'exprimer la même métaphore du paysage naturel, d'autres aspects sont nouveaux par rapport aux idées de Van Rensselaer. D'abord, c'est le terme «pittoresque» qui est remplacé en partie par celui de «beauté virile». Comparée à la beauté élégante et féminine de Paris (dont nous avons parlé dans la première partie de cette recherche), cela désigne une beauté plus brute qui impressionne par sa force. Ensuite, ce qui frappe le plus, c'est que l'auteur n'évoque nullement l'hétérogénéité de l'architecture comme quelque chose d'intéressant, de spécifiquement local à caractère unique. Au contraire, la ville symbolise maintenant «l'esprit de la république», elle est «blanche» (comme celle de la World's Fair en 1893) et l'auteur se réjouit même de la future homogénéisation de la ligne d'horizon :

«Dans quelques années, il y aura une ligne plus ou moins régulière — du moins une ondulation douce — au lieu de ces cassures qui donnent une impression sinistre d'inachèvement, ou, sinon, font comme si une grande conflagration avait avalé les autres bâtiments.»⁵⁴

Au-delà d'un souci esthétique, Williams n'explique ni le plaisir de l'apparence virile de New York ni le désir d'une plus grande homogénéité de la ville. Or, il se peut bien que la raison réside dans deux changements d'échelle provoquant un souci accru de représentation. D'abord le changement d'échelle de la ville ; entre 1897 et 1899, New York s'est agrandi pour devenir la deuxième ville mondiale en nombre d'habitants, derrière Londres et devant Paris. Puis celui du pays entier ; depuis les conflits avec l'Espagne en 1898, les États-Unis possèdent en effet la conscience d'être une force militaire mondiale.

Impressionnisme, laideur assumée, modernité et absence d'histoire

Six ans plus tard, en 1905, le *Scribner's Magazine* publie un deuxième grand article, «An Impressionist's New York» de l'auteur américain Harrison G. Dwight (1875-1959), consacré à l'apparence générale de New York⁵⁵. Le thème général est celui des artistes à New York, comme c'est le cas pour «Picturesque New York», publié par Van Rensselaer douze ans plus tôt. Or, Van Rensselaer faisait appel aux artistes pour identifier des situations pittoresques en ville, tandis que Dwight raconte la rencontre de l'artiste avec la ville, sa perception et son appréciation. Cela permet à l'auteur de faire passer son message dont l'essence n'est pas le pittoresque de New York mais plutôt sa modernité. Alors que beaucoup de sujets nommés par Van Rensselaer reviennent ici, le

53. Williams, «The Water-Front...», *Scribner's*, *op cit.*, pp. 391-392.

54. *Ibid.*

55. Dwight, H. G., «An Impressionist's New York», *Scribner's Magazine*, novembre 1905, pp. 544-554. Harrison Griswold Dwight est principalement connu pour ses travaux sur sa ville natale, Constantinople.

ton est autre, plus direct et plus sûr, avec un message différent.

Pour Dwight, la nuit ne pose aucun problème à «l'impressionniste» : même le train aérien possède une magie lumineuse ; et depuis un bateau ou un pont, on voit des «milliers de fenêtres s'allumer soudainement», et la ville entière est transformée en «montagnes dont les fissures volcaniques laissent échapper du feu»⁵⁶. C'est le jour qui lui demande le plus de courage :

«C'est le moment critique pour lui. C'est à ce moment-là qu'il a le plus besoin de son impressionnisme. Car s'il est trop facile à impressionner, la laideur d'une ville nouvelle et à moitié construite va s'ajouter au manque de tradition pour l'effaroucher.»⁵⁷

En plus du courage, «l'impressionniste» de Dwight a également besoin de la brume, car «un gratte-ciel considéré en soi comme une pièce d'architecture est une toute autre chose que la tour mystérieuse au crépuscule et à la tempête». Les effets du moment de la journée ou de la nuit ainsi que ceux du temps et des saisons sont des aides dont se servent des artistes comme Alfred Stieglitz et Childe Hassam pour dépeindre New York depuis le début des années 1890⁵⁸. Si la lumière n'aide pas, il y a toujours l'humour :

«Cependant, s'il possède un grain d'humour, l'impressionniste trouvera du plaisir à tenir compte de *bizzarries* [sic] d'architecture qui n'ont certainement encore jamais été atteintes sur cette planète.»⁵⁹

Grâce à l'humour, l'artiste trouvera des choses à peindre dans un dépôt de trains et, dans un «gratte-ciel isolé, indéfinissable et anormal en soi, il y appréciera une certaine dignité barbare propre»⁶⁰. Dwight souligne cependant que cela n'a rien à voir «avec les standards légitimes de beauté», étant conscient que New York ne possède pas le charme de villes plus anciennes. Au contraire, «c'est en reconnaissant le plus franchement possible la rareté des effets esthétiques voulus et difficilement énumérables que l'impressionniste fait apparaître la qualité spéciale d'un lieu» :

«Car le vrai triomphe de New York est exactement là — sans beauté ou tradition, il est extraordinairement pittoresque et intéressant.»⁶¹

Treize ans après «Picturesque New York» de Van Rensselaer, la publication d'un tel discours sur l'intérêt

56. En 1900, *Scribner's Magazine* consacre déjà un article entier à la poésie nocturne de New York, cf. Carrington, James B., «New York at Night», *Scribner's Magazine*, mars 1900, pp. 326-336. «The Water-Front of New York» contient également une vue nocturne, cf. Williams, «The Water-Front...», *Scribner's, op cit.*, p. 390. La relation avec les vues nocturnes de Paris des impressionnistes français et des artistes new-yorkais reste à étudier.

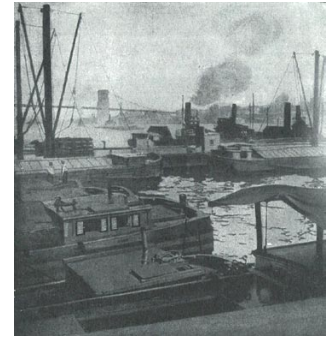
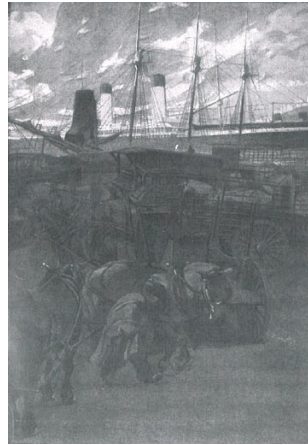
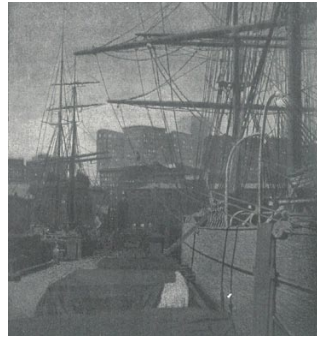
57. Dwight, «An Impressionist's...», *Scribner's, op. cit.*, pp. 548-549.

58. Pour Stieglitz, cf., par exemple, *Winter, Fifth Avenue* (1893), publiée aussi dans *Scribner's Magazine* en novembre 1899 dans l'article «Pictorial Photography» de Stieglitz (pp. 528-537), et aussi *Spring Showers, New York* (1900-1901). Pour Hassam, cf., entre autres, *Madison Square – Snowstorm* (1893) et *Late Afternoon, New York: Winter* (1900).

59. Dwight, «An Impressionist's...», *Scribner's, op. cit.*, p. 549. Le mot «bizzarries» est en italique et dans ce français approximatif dans l'original.

60. *Ibid.*, p. 550.

61. *Ibid.*, p. 551.



New York caché derrière les mats des voiliers.

(Scribner's, 11/1905, p. 547 ; p. 546 ; p. 545 ; p. 548.)

pittoresque de New York montre qu'il est toujours nécessaire et qu'il connaît alors une certaine continuité.

En revanche, ce que dit Dwight sur la modernité et l'histoire diffère de ce que disait Van Rensselaer. Elle ne considérait pas New York comme réellement moderne, mettant beaucoup d'effort à conférer à sa ville une épaisseur historique ; Dwight fait l'inverse. Citons quelques passages qui illustrent bien l'évolution des idées sur ce point :

«[New York] constitue justement pour l'impressionniste le type et l'image de modernité. Car New York n'est pas seulement un centre de ces ingéniosités avec lesquelles nous associons principalement la vie moderne ; mais en fait, dans la mesure qu'un tel prodige soit possible, il est sans passé.»⁶²

«Ceci est un lieu où le temps n'est pas encore arrivé. Deuxième ville du monde quant à sa taille, elle est la toute dernière quant à son âge. Berlin et St. Petersburg sont en quelque sorte aussi modernes, mais pas leur sol. Londres, Paris, Vienne, Rome et Athènes résumant l'histoire de l'Europe. [...] Mais New York — ! Celui, pour qui le charme principal des villes réside dans le fait d'entendre derrière les voix d'aujourd'hui celles d'hier et d'avant-hier, écoute ici en vain. New York n'a pas d'hier.»⁶³

Et concernant la tradition :

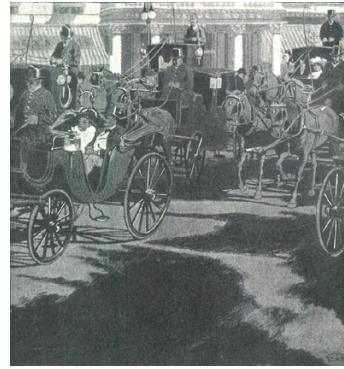
«Ce lieu représente un mélange si complexe de traditions qu'il constitue en soi une absence de tradition, qu'il fait des constructeurs des créateurs de tradition. Et cela oblige l'observateur de voir en la modernité — pauvre modernité bruyante, désaccordée, incomplète, incohérente — sa propre valeur comme usine de l'avenir et du passé au stade embryonnaire.»⁶⁴

«Il faut une ferveur particulière, associée à une indifférence particulière, pour être complètement enchanté par le présent confus. Et les faits de modernité, en tout cas beaucoup, sont si nouveaux qu'ils ajoutent un élément

62. *Ibid.*, p. 553.

63. *Ibid.*, p. 554.

64. *Ibid.*



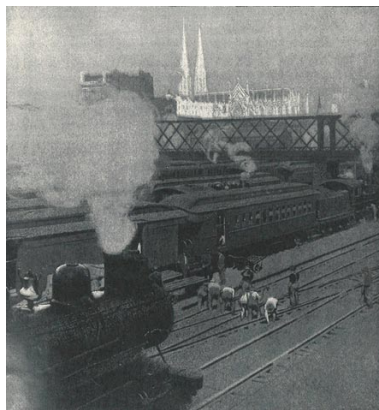
Vie élégante et shopping à New York, comme à Paris

(Scribner's, 11/1905, p. 549 ; p. 550 ; p. 552 ; Scribner's 11/1898, p. 549.)



Vie moderne industrielle à New York, comme à Paris

(Scribner's, 11/1905, p. 551 ; Monet, *Le pont de l'Europe*, 1877.)



supplémentaire de confusion. C'est un œil pionnier, même maintenant, qui est capable de voir le pittoresque de l'acier et de la vapeur.»⁶⁵

Images de W. J. Duncan

Dans une large mesure, les huit images accompagnant l'article de Dwight contredisent le texte. Ici, il n'y a pas de laideur, pas d'incohérence et peu de modernité. Les quatre premières images sont des vues prises au bord de l'eau, proches de celles publiées par Van Rensselaer et par Williams. Globalement plus timides face à cette modernité, ces vues montrent un paquebot, des gratte-ciel et le Brooklyn Bridge en grande partie masqués par les mats des voiliers⁶⁶. Les quatre autres images sont tout aussi timides : les immeubles, Fuller Building inclus, sont placés derrière les arbres et les gens ; les voitures sont occupées par des citoyens bourgeois et tirées par

65. *Ibid.*

66. *Ibid.*, pp. 545-548.

des chevaux⁶⁷. Ne s'agit-il pas là de cette modernité urbaine mentionnée à propos des boulevards de Paris ? Celle de la vie sociale en ville, du *shopping* et de la représentation ? Seule l'image des trains à vapeur et du pont métallique nous ramène dans le monde de la modernité industrielle et à Paris aussi, dans l'univers de la gare Saint-Lazare exploité par les impressionnistes, même si la blancheur de la St. Patrick's Cathedral au fond et sa mise en scène dominant la scène, comme Notre-Dame dans les tableaux parisiens⁶⁸.

Alors que le titre de l'article suggère le travail d'un impressionniste — on s'attend, par exemple, à Childe Hassam —, il n'en est rien. L'artiste, Walter Jack Duncan (1881-1941), est un illustrateur qui travaille pour différentes revues et qui n'est pas considéré comme «impressionniste»⁶⁹. Or, cela ne l'empêche pas de travailler, à l'instar des «vrais» impressionnistes américains, avec une bonne dose d'euphémisme⁷⁰. Là se dévoile de nouveau toute la complexité de l'exercice new-yorkais : expliquer les origines du problème esthétique, célébrer l'expression de la ville selon de nouvelles approches et, pourtant, ne pas représenter la réalité de cette ville mais une ville améliorée, et, *in fine*, plus parisienne.

67. *Ibid.*, pp. 549, 550, 552.

68. *Ibid.*, p. 551. Il est vrai que cette image rappelle aussi la photographie *In the New York Central Yards* (1903) d'Alfred Stieglitz. Contrairement aux tableaux de Monet et au dessin de Duncan, la ville disparaît dans la photographie de Stieglitz, ce qui en supprime la profondeur de l'image et l'information sur les niveaux superposés de la ville.

69. C'est, en tout cas, ce que suggère son absence des études récentes sur l'impressionnisme américain. Compte tenu du titre et du texte de cet article, il est toutefois étonnant que W. H. Gerdts ne l'évoque pas du tout dans son ouvrage *New York impressionniste*, d'autant plus qu'il y parle des travaux d'autres illustrateurs et non-impressionnistes comme par exemple McCarter qui publie des dessins dans «The Water-Front of New York», article que nous avons évoqué précédemment. Gerdts, *New York impressionniste*, *op. cit.* ; Williams, «Water-Front...», *Scribner's Magazine*, *op. cit.*, p. 390.

70. Quant au caractère conservateur et euphémique de l'impressionnisme et du réalisme américain, comparé aux travaux des peintres français, cf. Weinberg, *American Impressionism...*, *op. cit.*, pp. 3-25.

VI.3

Joseph Pennell, Henri Deville et le New York moyen-âgeux

New York, « the most picturesque place in the world » ?

Toujours en 1905, mais de nouveau dans *Century Magazine*, les lecteurs sont confrontés à six gravures de gratte-ciel du graveur et illustrateur américain Joseph Pennell, réunies dans un article intitulé «Skyscrapers of New York»⁷¹. Publiées sans aucun commentaire, ces gravures ne sont pas des illustrations de texte. Ces œuvres témoignent tout simplement d'une certaine normalité : celle d'un artiste qui dépeint là une ville comme il en dépeint d'autres. Contrairement aux images précédentes (de Hassam et de Duncan), il existe chez Pennell une plus grande volonté d'exposer directement les gratte-ciel ; il ne les regarde pas à distance et il ne les place pas derrière des arbres, des voitures ou des personnages. Cette confrontation est très directe dans le cas du Fuller (Flatiron) et du Times Building sur lesquels Pennell porte un regard différent de celui des autres artistes de l'époque. Alors que Duncan, les photographes pictorialistes, Stieglitz, Edward Steichen (1879-1973), Coburn, et peintres impressionnistes ou réalistes, Colin C. Cooper (1856-1937), John Sloan (1871-1951), ne montrent que la proue et la façade est du Flatiron Building, et le placent pratiquement toujours derrière les arbres du Madison Square, Pennell, lui, se place non seulement dans l'axe de l'immeuble mais il place ensuite l'immeuble lui-même au centre de son image.

Si cette composition peut indiquer une tentative de transformer des immeubles de bureaux en monuments parisiens de type Arc de triomphe ou Opéra, l'historique du travail artistique de Pennell suggère plutôt une autre référence française. D'abord, Pennell ne s'intéresse pas aux monuments classiques. Dans son petit livre sur les gravures de Pennell, Frederick Keppel (1845-1912) remarque :

«Arrivé à New York [en 1904], l'expérience de M. Pennell a été similaire à celle qu'il a eue dans les nombreux pays européens dont il a fait des illustrations. Il s'intéresse aussi peu que toujours aux «monuments» reconnus — aussi peu que Whistler lui-même s'y intéressait —, et dit de notre vieux Hôtel de Ville, de Grace Church et de Central Park qu'ils sont tout à fait bien à leur façon, mais que les mêmes choses, ou presque, peuvent être vues dans

71. «Skyscrapers of New York. Shown in a Group of New Etchings by Joseph Pennell», *The Century Magazine*, mars 1905, np. De 1883 à 1917, Pennell vit principalement en Europe, publiant ses travaux dans de nombreuses revues américaines. Les gravures publiées dans *The Century* datent d'un séjour new-yorkais de 1904 lors duquel Pennell dessine la ville pour la première fois.

pratiquement toute autre capitale civilisée ; mais les hautes tours des «gratte-ciel» de New York — chacune prise seule ou formant une rue entière — ont très fortement impressionné M. Pennell, et ces nouveautés absolues dans la gravure sont ce que nous montrons.»⁷²

En effet, depuis le début de son activité, Pennell est un habitué de l'image pittoresque⁷³. Parmi ses travaux publiés dans les revues, celui 1893 nous intéresse plus particulièrement. Sous le titre «The Most Picturesque Place in the World», Pennell publie dans *Century* un texte illustré sur Le Puy en Velay⁷⁴. Plusieurs éléments y préfigurent son travail sur New York : l'intérêt pour les émergences verticales abruptes, leur placement au centre de l'image et, finalement, un trait légèrement irrégulier, suggérant un air vibrant, qui permet d'assimiler les surfaces construites à celles de la roche ou, du moins, à adoucir la régularité des façades new-yorkaises.

Dans son texte, Pennell célèbre non seulement la qualité pittoresque du lieu et le fait qu'il «ne doit pas se rendre dans une église ou un musée, comme habituellement, pour chercher son médiévalisme». C'est la combinaison de ces joies esthétiques avec le confort moderne qui lui fait préférer cet endroit à tant d'autres qui, certes pittoresques, ne proposent pas les mêmes services. À ce titre, le premier paragraphe de l'article révèle un certain cynisme dont Pennell fait preuve en tant qu'amateur du pittoresque :

«Nous l'avons toujours cherché. Nous étions toujours sûrs que quelque part, un jour, nous trouverions l'endroit parfait qui combine le charme du Moyen-Âge avec le confort du XIXe siècle — la ville d'Albert [sic] Dürer qui pourrait être atteinte par le chemin de fer, avec des rues médiévales dans lesquelles les cloches qui appellent les gens à table feraient un son agréable, où il y aurait bien assez de saleté pittoresque dans les maisons des autres gens, beaucoup d'eau fraîche et des chambres propres dans notre propre hôtel. Peut-être est-ce une idée *bourgeoise*. Mais, après tout, c'est notre affaire.»⁷⁵

L'année précédente, dans «Picturesque New York», Van Rensselaer montre que cette type d'attitude peut également s'appliquer à New York :

«Mais nous ne pouvons pas apprécier le pittoresque que New York apporte, aussi bien à l'esprit qu'à l'œil, à moins de quitter immédiatement ses nobles commerces des rues de la ville basse pour aller vers les quartiers voisins où se trouvent des immeubles de rapport. Des trous pourris pour l'hygiéniste et le moraliste, des odieuses demeures de saleté et d'horreur pour le citoyen respectable, de nombreuses parties de ces quartiers gratifient l'œil qui cherche du

72. Keppel, Frederick, *Mr. Pennell's Etchings of New York «Sky Scrapers»*, New York, F. Keppel, 1905, pp. 5-6.

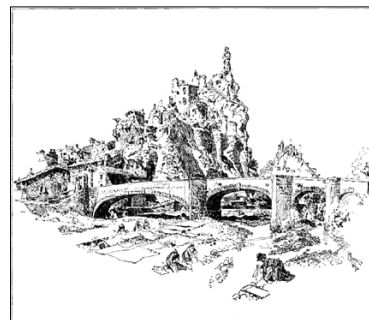
73. A titre d'exemple, il illustre *Little Tour in France* (1884) de H. James, puis en décembre 1888, l'article «London», également de James, dans *Century Magazine*.

74. Pennell, Joseph et Elizabeth Robins, «The Most Picturesque Place in the World», *The Century Magazine*, juillet 1893, pp. 345-351. Pour simplifier, nous évoquons l'auteur au singulier.

75. *Ibid.*, p. 345. Le mot 'bourgeoise' est en français et en italique dans le texte.

Des volumes verticaux et rocheux placés dans l'axe : en France, puis à New York.

(*Century*, 03/1905, np ; *Century*, 07/1893, p. 345 ; p. 349 ; p. 351.)



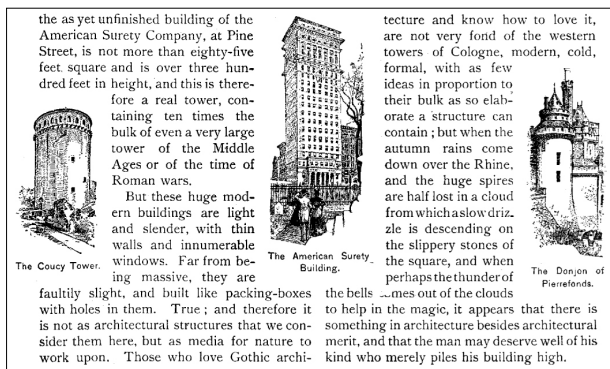
plaisir pittoresque.»⁷⁶

S'il est vrai que Pennell n'évoque pas lui-même de lien entre New York et le Moyen Âge, d'autres le font explicitement. Prenons par exemple un texte publié en 1896 dans la rubrique «The Field of Art» du *Scribner's Magazine*. Il y apparaît une nouvelle métaphore pour New York vue depuis la rade : la «forteresse gigantesque». Alors qu'esthétiquement cela éloigne New York de Paris, cela le rapproche, en revanche, des villes et châteaux du Moyen-Âge. En effet, la comparaison d'un immeuble de bureaux new-yorkais avec les donjons des châteaux de Coucy et de Pierrefonds a réellement lieu, tout comme celle du profil de New York avec celui de San Gimignano⁷⁷. Ces comparaisons sont favorables au *building* et à la ville américaine. Mais elles demandent de faire abstraction des constructions prises individuellement, qui sont «comme des boîtes d'emballage avec des trous dedans», et «pour cela, pas à considérer en tant que structures architecturales, mais seulement comme un support travaillé par les éléments de la nature». Pour l'illustrer, l'auteur de cette note choisit comme référence une autre construction du Moyen Âge, la cathédrale de Cologne, dont certains «critiquent les tours comme étant modernes, froides et formelles» :

«Mais quand les pluies d'automne s'abattent sur le Rhin, et les immenses flèches se perdent à moitié dans un nuage

76. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, op. cit., p. 172.

77. «High Buildings», *Scribner's Magazine*, janvier 1896, pp. 127-128.



Comparaison avec une France lointaine.

(Scribner's, 01/1896, p. 128.)

[...], il semble qu'il y a en architecture quelque chose de plus que le mérite architectural, et que l'homme qui monte seulement son bâtiment en hauteur, est digne du genre humain.»⁷⁸

Un lien concret entre le New York de Pennell et le Moyen Âge est finalement établi en 1907 dans un article de *The Craftsman*⁷⁹. L'auteur, Giles Edgerton (1871-1956), y défend l'idée que New York et ses gratte-ciel ont grandi selon la même logique organique que les «merveilleux vieux villages bavarois» situés en bordure de l'eau ou de la colline. Le résultat permet de mettre en cause les modèles étrangers inadéquats et de célébrer l'autonomie vis-à-vis des modèles européens :

«L'étrange ville portuaire a grandi de la même façon, par la même loi mystérieuse de la nature, quand elle a honnêtement entrepris de satisfaire ses propres besoins. Le gratte-ciel est la première véritable expression d'une authentique architecture américaine. Dans cette grande tour excentrique, nous avons commencé un chemin vers des bâtiments nationaux — des bâtiments qui sont adaptés à nos besoins, notre confort, notre paysage, sans référence à aucune autre nation ou civilisation.»⁸⁰

La satisfaction d'Edgerton devant le chemin parcouru par New York est proportionnelle à la critique qu'elle adresse à l'idée d'importer de modèles étrangers :

«Jusqu'à présent dans notre architecture d'habitation, et aussi dans toutes les autres, nous avons imité tous les vieux styles possibles du monde, de Karnak à Versailles. Nous étions absurdes au plus haut degré, non seulement dans les maisons que nous avons construites, mais aussi dans nos églises, nos théâtres et, sauf dans le cas du gratte-ciel, dans nos magasins, et notre fierté était proportionnelle à notre absurdité. Plus nos bâtiments auraient pu être adaptés aux besoins des gens de la Grèce ou de Paris et moins ils nous assuraient, à nous, de l'utilité et du confort, plus

78. *Ibid.*, p. 128. Notons que les tours de la cathédrale ne sont complétées qu'en 1880 et donc aussi neuves que presque tous les *buildings new-yorkais*.

79. Edgerton, Giles, «How New York Has Redeemed Herself From Ugliness — an Artist's Revelation of the Beauty of the Skyscraper», *The Craftsman*, janvier 1907, pp. 458-471. *The Craftsman* est publié par Gustav Stickley à partir de 1901. Stickley dédie le premier numéro à William Morris (1834-1896) et le deuxième à John Ruskin (1819-1900). Giles Edgerton est le pseudonyme de la critique d'art Mary Fanton Roberts, rédactrice en chef de *The Craftsman* de 1906 à 1916.

80. *Ibid.*, p. 458.

notre fierté était grande.»⁸¹

«Par conséquent», continue l'auteur, «nos maisons, en moyenne, sont autant une expression nationale et personnelle de nos besoins qu'un chalet sur le boulevard des Italiens ou un tipi indien sur le Nil»⁸².

Le discours d'Edgerton, par rapport aux précédents, montre une évolution remarquable : il ne s'agit plus de fondre, ou plutôt de masquer, le gratte-ciel dans un ensemble, en le couvrant de métaphores de paysage. Il n'est plus question non plus de changer de regard en attendant l'embellissement de la ville. La notion de «pittoresque» fait alors place à celle de «beauté». New York semble avoir acquis de l'assurance esthétique concernant son dispositif architectural le plus authentique. Un esprit de rébellion, adressé implicitement à l'influence de Paris, se fait sentir.

Dans le discours d'Edgerton, Joseph Pennell est désigné comme le premier artiste «à découvrir la beauté du gratte-ciel ou, du moins, à l'exprimer de façon courageuse». Par ces travaux, «il prouve que New York [...] s'est racheté de sa laideur»⁸³. Or, le style de Pennell, comme nous l'avons vu auparavant, bien que plus réaliste voire plus figuratif que celui des artistes précédents, non seulement fabrique une image euphémique mais induit également de la métaphore. Même si Edgerton insiste bien sur le fait que New York aurait pu faire oublier à John Ruskin que «l'Amérique ne possède pas de châteaux» — raison que l'Anglais avait avancée pour décliner des invitations outre-Atlantique —, il lui faut tout de même, comme pour tous les auteurs précédents, des conditions de visite particulières :

«Si, aujourd'hui, [Ruskin] pouvait naviguer sur le South Ferry à l'aube ou au crépuscule, ou monter Broadway dans la brume, ou traverser la Forty-second Street près du Times Building pendant une tempête de neige, il oublierait que nous n'avons pas de châteaux et il trouverait suffisamment d'intérêt dans l'individualité que le gratte-ciel a produit dans ce qui a été considéré, à juste titre, la ville la plus laide et la plus banale du monde.»⁸⁴

Voilée par la tempête de neige et autres phénomènes climatiques, cette individualité se limite donc clairement aux contrastes volumétriques, parfaitement mis en scène par Pennell. Pour Edgerton, le gratte-ciel lui-même, contrairement à ce qui est dit dans le reste de son article, n'est pas encore assumé en tant qu'œuvre individuelle.

81. *Ibid.*, pp. 458-459.

82. *Ibid.*, p. 467.

83. *Ibid.*, pp. 470-471.

84. *Ibid.*, p. 468.

Henry Deville, un Charles Meryon pour New York

Pour compléter cet historique des différents rôles de Paris dans le processus de changement de la perception new-yorkaise, examinons l'article de Mildred Stapley, publié en 1911 dans *Harper's New Monthly* et consacré à la question de l'aspect de New York et notamment du gratte-ciel⁸⁵. Si l'on y retrouve le lien esthétique avec le Moyen Âge — «on entend souvent la comparaison de New York, vue depuis le Staten Island Ferry, avec le Mont Saint Michel ; ou d'une vue latérale, comme depuis Jersey, avec San Gimignano»⁸⁶ —, l'auteur met ici en avant un autre lien pour expliquer l'émergence des tours : celui d'être le successeur naturel des grands centres médiévaux de commerce :

«New York, après s'être tourné vers l'architecture qui a grandi et fleuri dans les grands centres de commerce du Moyen Âge — Paris, Rouen, Amiens, Brussels, Antwerp, Londres —, s'est bientôt concentré sur sa caractéristique la plus ambitieuse, la tour. Il est intéressant de réfléchir au fait que nous, Américains hétérogènes du XXe siècle, soyons les héritiers naturels de ce vieil esprit commercial et de l'architecture qui l'accompagne.»⁸⁷

L'inscription de New York dans l'histoire commerciale de l'Occident — elle s'ajoute aux explications et justifications précédentes : la qualité pittoresque, l'expression de l'individualité, la croissance organique et locale, l'identité architecturale nationale — permet à Stapley de contrer la critique de New York qu'Henry James avait formulée quelques années plus tôt dans cette même revue, puis dans un livre⁸⁸. Parmi les observations de James, M. Stapley cite notamment l'irrégularité du skyline et la vulgarité du gratte-ciel, «purs monstres du marché et des grandes entreprises financières néfastes», ainsi que «la conformité et la subordination [architecturales] qui auraient pu être une façon *non* vulgaire de résoudre le problème»⁸⁹. À cela, Stapley rétorque que le gratte-ciel, contrairement aux palais de la Renaissance, permet de conduire une activité commerciale «hautement complexe» et qu'il permet également d'exprimer «notre individualité». Elle ajoute que, de toute façon, «il est aujourd'hui moins à la mode de railler le New York des gratte-ciel qu'il y a quelques années» et que, contrairement «à une erreur longuement entretenue», une ville peut être commerciale et, en même temps, atteindre la beauté :

«Nous savons aujourd'hui ce que nous pensons de New York. Nous considérons notre ville située sur Manhattan d'une beauté unique, logique, illogique et surprenante.»⁹⁰

Au-delà d'être une référence comme centre du commerce médiéval, et donc d'être un des «prédécesseurs» de

85. Stapley, Mildred, «The City of Towers», *Harper's New Monthly*, octobre 1911, pp. 697-706.

86. *Ibid.*, p. 700.

87. *Ibid.*, pp. 699-700.

88. James, Henry, «New York Revisited», article en trois parties, *Harper's New Monthly*, février, mars et mai 1906 ; et James, *The American Scene*, *op. cit.*

89. Mildred, «The City...», *Harper's*, *op. cit.*, pp. 697-698.

90. *Ibid.*, p. 697.

New York, Paris et la France occupent deux autres rôles plus importants. D'abord, Stapley se sert de l'autorité artistique française pour cautionner son acceptation inconditionnelle de New York. Quoi de mieux qu'un artiste français pour cautionner l'avis positif sur New York ?

«Notre verdict enthousiaste [du gratte-ciel] est corroboré par les artistes, et ce sont certainement eux que l'on peut considérer comme l'ultime cour d'appel dans cette question. Le tableau de bâtiments de New York d'un Français a récemment fait sensation au Salon ; et le même artiste, après avoir passé l'année dernière parmi nous, est revenu avec d'autres toiles, dans le but d'attirer tout autant l'attention.»⁹¹

Alors que ce Français reste anonyme — apparemment il suffit de ne connaître que sa nationalité —, un autre est nommé à la fin de l'article. Il s'agit de Henri Deville (1871-1919), l'auteur des illustrations de «The City of Towers»⁹². Pour Stapley, Deville semble être un artiste idéal pour prouver l'intérêt pictural de New York : il est français, il apprécie la ville comme sujet artistique, il a choisi d'y vivre et il a su maintenir son euphorie initiale face à la ville :

«Dans le cas de M. Henri Deville, dont les eaux-fortes de New York sont montrées ici, l'enthousiasme ne s'est jamais estompé après neuf ans de résidence dans la ville. Pour lui, son inspiration est inépuisable.»⁹³

Le passage suivant révèle que Deville, pour dépeindre New York, travaille selon une méthode qui rappelle celle utilisée par certains artistes pendant les transformations parisiennes du Second Empire :

«Quand il entend parler de la démolition prochaine d'un vieux coin, il s'empresse de le graver, pour l'intérêt de ce qui a existé si longtemps.»⁹⁴

En revanche, cette archéologie new-yorkaise du présent, idée certainement étrangère aux New-Yorkais eux-mêmes (nous avons déjà remarqué leur absence de regret face aux démolitions parisiennes), n'est pas la seule chose qui intéresse Deville :

«[Et] quand les humbles deux ou trois étages sont remplacés par une tour géante qui modifie comme par magie tout l'*entourage*, il le grave aussi, par intérêt pour la beauté étrange et totalement différente du nouveau.»⁹⁵

Cette façon de s'intéresser à la ville qui disparaît, mais surtout pour sa qualité pittoresque, peut rappeler aux New-Yorkais les gravures du Parisien Charles Meryon (1821-1868)⁹⁶ :

91. *Ibid.*, p. 697.

92. Henri Wilfrid Deville est un aquafortiste, graveur sur bois et architecte français.

93. Mildred, «The City...», *Harper's, op. cit.*, pp. 697-698.

94. *Ibid.*, p. 706.

95. *Ibid.*

96. Charles Meryon est un aquafortiste français. De 1850 à 1854, il exécute les 14 vues de son œuvre principale, *Eaux-fortes sur Paris*, puis, de 1861 à 1865, les cinq vues de ses «Tableaux parisiens». Cf. Meryon, Baudelaire, *Paris, 1860*, préface de Jacques Damade, Paris, Éd. La Bibliothèque, 2002.

«L'œuvre originale de Meryon est devenue réalité, en quelque sorte, par la destruction du vieux Paris, qu'il ne regrettait pas tant au point de vue d'ancienneté sinon artistique et personnel.»⁹⁷

Publié en 1878 dans le *New York Times*, l'article dont est extraite cette citation montre que l'œuvre de Meryon est connue de longue date et également très appréciée à New York⁹⁸. Il est tout à fait envisageable que Deville s'inspire de l'œuvre de Meryon associé au Paris pittoresque pour donner un tel cachet à New York.

Ses eaux-fortes comportent indéniablement des ressemblances avec celles de Meryon. D'abord, l'architecture est représentée de façon détaillée, ce qui rend les gravures nettement plus réalistes que celles de Pennell et que les tableaux d'autres artistes américains. Tout en montrant un paysage urbain, sept des huit eaux-fortes de Deville mettent en valeur, non seulement l'individualité volumétrique mais aussi stylistique de chaque élément de la ville. Par conséquent, le chemin de fer aérien aussi est clairement identifiable, ce qui n'est pas le cas chez les autres artistes nommés auparavant. C'est peut-être ici la première fois qu'un artiste, photographes inclus, expose de façon si brute la réalité de l'hétérogénéité new-yorkaise ; c'est-à-dire sans faire appel aux effets du temps, des saisons et de l'heure de la journée qui unifient habituellement les éléments trop variés⁹⁹.

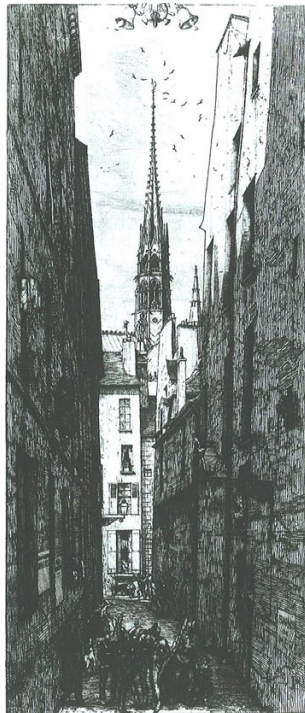
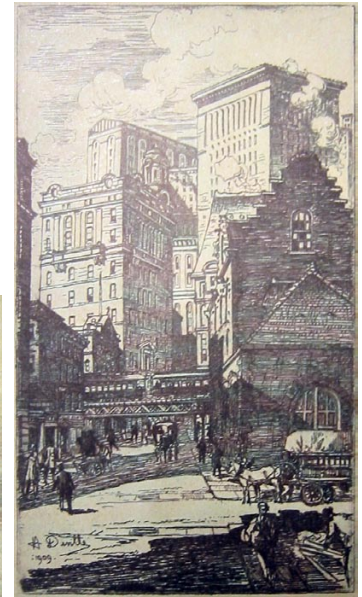
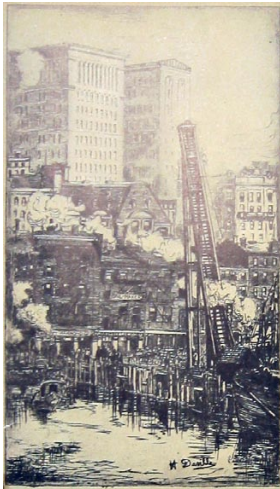
Une autre ressemblance avec l'œuvre de Meryon réside dans la composition des images. Deville, à l'instar de Meryon, travaille sans réelle perspective mais compose par accumulation de plans. C'est-à-dire que sa perspective par plans implique un hors champ et, jouant sur l'effet de masque, ne donne pas tout à la vue mais induit une suite que le spectateur peut projeter. Si les exemples les plus flagrants en sont *A Down-Town View*, rappelant *Rue des Chantres*, et *The Old and The New – Barclay Street*, qui fait écho à *Le Petit-Pont*, on peut également, bien qu'à des degrés variés, mettre en relation les six autres eaux-fortes de Deville avec l'œuvre de l'artiste parisien. Certes, le travail de Deville ne transforme pas New York en Paris. Il montre néanmoins que le vieux Paris, ou, plutôt, les environs de Notre-Dame avant le réaménagement du Second Empire, peuvent servir de référence pour représenter New York et lui conférer une qualité artistique.

Cette capacité de Paris réside dans le fait que Notre-Dame et sa situation (notamment d'avant les transformations) possèdent certaines des caractéristiques que l'on trouve dans le *downtown* new-yorkais des années 1900 : la présence de l'eau et les quais, les infrastructures de franchissement, les bâtisses basses, les éléments verticaux. Si l'on se réfère au niveau du point de vue des deux artistes, il est possible d'identifier

97. «Meryon...», *NYT*, *op. cit.*, p. 3.

98. Pour la connaissance et la valeur de l'œuvre de Meryon à New York, citons deux sources supplémentaires à l'article de 1878 du *NYT*, mais aussi à *Paris in Old and Present Times...*, *op. cit.*, de Philip Hamerton (1885) qui inclut quelques-unes de ses gravures. 1) «Phases of City Life», *The New York Times*, 10 août 1891, p. 12 : dans une anecdote relatant la mesquinerie de millionnaires face à un mendiant dans la rue, le texte évoque quelques-unes de leurs possessions dont des gravures de Meryon. 2) «Architectural Draughtsmen. II. Charles Meryon», *Journal of the American Institute of Architects*, février 1914, pp. 62-76 : Le texte insiste sur la valeur financière contemporaine de l'œuvre de Meryon.

99. Parmi les travaux des artistes photographes new-yorkais — sur lesquels nous nous n'arrêterons pas ici davantage — seul *Old and New New York* (1910) d'Alfred Stieglitz atteint à peu près le degré de détail des eaux-fortes de Deville.



Une façon meryonesque de mettre en valeur New York.

(Harper's, 10/1911, pp. 702, 704, 705, 706 ; Meryon, *Rue Chantres Paris*, 1860 ; Meryon, *Le Petit-Pont Paris*, 1860.)

globalement quatre niveaux dans chacune des villes. Le niveau de la Seine et des quais bas parisiens correspond à celui de l'eau de la rade et des rues de New York. Ensuite, on retrouve le niveau des ponts parisiens dans le niveau de la structure du chemin de fer aérien. Troisièmement, la hauteur des vieilles bâtisses basses forme dans les deux villes un plafond supplémentaire. Et, finalement, les éléments verticaux de Paris, des cheminées aux tours de la pompe Notre-Dame, de la cathédrale et des églises, s'apparentent aux gratte-ciel new-yorkais. Dans la composition des vues, les éléments similaires des deux villes jouent les mêmes rôles. Le sol (ou l'eau de la Seine) et les façades des bâtiments bas mènent l'œil en profondeur de l'espace. Les ponts et viaducs du chemin de fer aérien, dans la partie basse de l'image, filtrent la vue. Les éléments verticaux émergent au loin et occupent le ciel.

New York, le nouveau Paris de l'artiste new-yorkais

En 1892, Van Rensselaer conclut son article «Picturesque New York» avec les mots suivants :

«Même toi, jeune artiste, né sur les bords du Pacifique et maintenant fraîchement arrivé des boulevards parisiens, tu peux voir que ton New York est pittoresque.»¹⁰⁰

Après presque vingt ans, le travail «meryonesque» de Deville semble enfin fournir la preuve que le travail de l'artiste peut s'épanouir aussi naturellement dans l'espace urbain de New York qu'il le fait dans celui de Paris. Pourtant, un autre effort continue : expliquer que la nostalgie pour Paris, exprimée par les artistes américains de retour à New York, est inutile. C'est en tout cas l'objectif de l'article «Fifth Avenue and the Boulevard Saint-Michel», publié en 1910 dans la revue littéraire et politique *The Forum*¹⁰¹. Ce texte narre l'histoire d'un artiste américain, nommé Weaver, qui, rentré à New York après un séjour de huit ans à Paris, méprise New York mais qui finira par y voir un potentiel d'avenir. Au départ, le protagoniste ne cesse de penser à la supériorité de Paris :

«Regardez la Fifth Avenue, et *pensez* au Boul' Mich» ! Il souriait avec beaucoup de mépris. Le Boul' Mich' et la Fifth Avenue ! Quel contraste ! Idéalisme et matérialisme — lumière et obscurité — culture et ignorance — espoir et désespoir — joie et misère — vie et mort !»¹⁰²

Au fil des expériences et rencontres, entre autres avec des critiques d'art, Weaver commence à infléchir ses convictions sur le grand art divin parisien réservé à «ceux qui voient et à ceux qui savent». À la fin de l'histoire, l'un de ses interlocuteurs lui dit :

« Regarde ce Flatiron Building ! Le voilà planté dans la simple roche. Mais, il monte tout seul vers le ciel, un objet de beauté que ses constructeurs sordides n'avaient jamais rêvé de réaliser.

Et retourne toi et regarde cette belle perspective ! Elle exprime des espoirs avec chaque tour et tourelle, et elle se

100. Van Rensselaer, «Picturesque...», *Century*, *op. cit.*, p. 175.

101. Scott, Temple, «Fifth Avenue and the Boulevard Saint-Michel», *The Forum*, décembre 1910, pp. 665-685.

102. *Ibid.*, p. 665.

termine dans un nuage de gloire. C'est le symbole de ton pays natal. Souviens-toi, ici est ton Paris !» »¹⁰³

Suite de quoi l'artiste de l'histoire pense pouvoir retrouver son plaisir de jeunesse :

«Il regarda loin vers le bout de la Fifth Avenue et oublia le boulevard Saint-Michel.»¹⁰⁴

103. *Ibid.*, p. 685.

104. *Ibid.*

Conclusion

Dans la période de 1890 à 1910, l'espace public et l'image de New York se développent et se transforment principalement sous l'emprise de trois forces : celle de l'industrie, de l'entreprise et de la spéculation privées ; celle des considérations sur le fonctionnement de la ville qui tentent de faire face aux demandes d'infrastructure de tout genre toujours croissantes ; puis, celle des institutions publiques ou privées ayant l'intention d'y instaurer ce qu'elles entendent sous la notion de «civilisation».

De différentes manières et à des degrés variés, Paris est présent dans ces transformations new-yorkaises. Un réel impact physique de la capitale française se fait sentir avec les monuments, édifices publics et ensembles urbains — associés aux espaces publics dans lesquels ils se situent — que des architectes formés à Paris, ou dans les écoles américaines basées sur les mêmes méthodes, érigent à New York dans le but déclaré de le «transformer en Paris». Une trace importante de Paris, plus ou moins explicitement énoncée par les acteurs, existe également dans le monde des débats et des projets autour d'une d'amélioration fonctionnelle de la ville, et dans le souhait d'une modification du paysage urbain. Enfin, alors que Paris ne joue aucun rôle dans la fabrication du tissu des immeubles de bureaux, la modernité du regard des artistes parisiens ainsi que certains espaces de la capitale française aident les New-Yorkais à construire une acceptation, une compréhension et une identité de leur propre espace qui en résulte.

Concernant le rôle de Paris dans les transformations physiques réalisées ou projetées de New York (chapitres IV et V), nos analyses montrent que Paris joue le rôle d'un idéal. La capitale française est admirée pour sa beauté, sa gestion des services municipaux, et pour l'importance qu'elle accorde à l'intérêt public : en bref, pour sa civilisation dont ses espaces fournissent la preuve.

Deux problématiques dominent les débats urbanistiques du New York du début du siècle. La première est celle de l'embellissement de la ville, liée au mouvement du City Beautiful, l'autre est celle du fonctionnement de la ville et de ses infrastructures.

Certains éléments de la capitale française et de sa gestion sont spécifiquement associés à l'embellissement : la grandeur et la majesté des compositions urbaines, comme l'avenue de l'Opéra et la place de l'Étoile, la mise en scène des monuments, l'aménagement de l'espace public, le nombre et la qualité des plantations, enfin,

la régularité des immeubles accompagnants. Les protagonistes du débat expliquent tout ceci par l'ambiance artistique qui règne dans la ville et plus particulièrement par la sensibilité pour l'art et l'espace public de son administration. Dans un intérêt public, cette dernière prête beaucoup d'attention au traitement de la ville jusqu'aux moindres détails. Par exemple, le mobilier et les plantations le long des voies transforment celles-ci en véritables salons et s'ajoutent aux nombreux parcs comme des lieux de vie en plein air.

En revanche, le plan de Paris, admiré à la fois pour les possibilités de mise en scène qu'il offre, est donc considéré comme «beau» grâce à ses solutions géométriques et comme «intelligent» grâce aux solutions de circulation qu'il propose. Pour les New-Yorkais, ce plan se démarque de tout autre plan de ville par la présence de différents types de voies : voies radiales, voies circulaires, voies diagonales qui, ensemble, en font un modèle unique.

Au tournant du siècle, les observations des professionnels new-yorkais sur Paris ne diffèrent guère de celles transmises dans les revues et quotidiens new-yorkais traités dans la première partie. Paris reste synonyme du Paris haussmannien.

Contrairement aux Parisiens, qui, à la même époque, critiquent le travail d'Hausmann pour la monotonie et l'uniformité des nouveaux boulevards, les New-Yorkais s'émerveillent devant l'expression régulière et homogène des voies. Ils opposent, à l'ordonnancement parisien, premièrement, à la fois le désordre et la plus grande monotonie de leur propre ville, et deuxièmement, la mauvaise qualité des constructions new-yorkaises à celle des constructions parisiennes.

L'histoire de l'urbanisme parisien se termine donc pour les New-Yorkais avec Hausmann et non pas avec les remises en cause de celui-ci par le milieu de Louis Bonnier ou par les travaux d'Eugène Hénard. Elle est comprise comme une évolution continue de Louis XIV à Hausmann, en passant par Napoléon Ier. Cependant, Hausmann est rarement vu comme un simple continuateur du travail commencé par ses prédécesseurs. Pour la majorité des acteurs new-yorkais, il est perçu comme étant à l'apogée de cette évolution, le plus grand génie constructeur de ville. Il est l'auteur des transformations dans le plan de ville, permettant au Paris moyen-âgeux de devenir le *Modern Paris*.

Tout comme les observateurs non professionnels avant eux, les journalistes, critiques d'art et architectes américains ne ressentent aucune nostalgie pour le vieux Paris démolé ; au contraire, ils admirent les résultats de la ville, son ouverture et l'échelle de son transformation. Quant à celles-ci, elles sont perçues comme un investissement doublement remboursé : d'abord par le flux des visiteurs, ensuite par le bien-être des habitants qui déambulent sur les nouvelles voies.

L'analyse et la connaissance de Paris jouent des rôles différents dans le débat sur New York. Les éléments, qui forment ensemble l'image de Paris, sont utilisés soit pour critiquer des situations insatisfaisantes, soit comme

un modèle auquel ils aspirent. Par contre, Paris est aussi un rival dans la compétition des villes, même si son histoire sert de justification aux projets audacieux de transformation new-yorkais.

Les dispositifs comme les grandes voies bordées d'arbres ou la réglementation urbaine sont pris comme modèle. Mais l'harmonie contrôlée du paysage parisien sert aussi à démontrer la situation lamentable des rares monuments new-yorkais, pas mis en scène et écrasés par l'immensité des immeubles avoisinants. Ou encore, la régularité des immeubles haussmanniens est opposée à la monotonie des lotissements de maisons nommées *Brownstones*. Les instruments de projection et de contrôle des transformations parisiennes, comme le plan général et certaines instances administratives — commissions de la ville, «l'architecte de la ville» — et certains aspects juridiques de l'expropriation prennent place comme référence dans le débat. Par contre, les détails du plan, du mécanisme de la percée, le travail de la parcelle ne sont pas étudiés. Indépendamment de ce manque de connaissance de détails sur la formation de la ville haussmannienne, les termes *haussmannizing* et *haussmannization*, utilisés dans le contexte new-yorkais, expriment bien une logique générale de modernisation fonctionnelle et artistique.

Paris n'est pas la référence exclusive, d'autres villes européennes sont prises en exemple. Mais Paris est de loin cité le plus souvent. Les autres villes ne sont mentionnées que pour des points particuliers des problématiques new-yorkaises. Londres, par exemple, est beaucoup citée à cause du mécanisme d'expropriation, mais aussi utilisé comme mauvais exemple pour New York. Vienne, par contre, doit toute sa renommée à l'aménagement de la Ringstrasse. Étonnamment, Barcelone, pourtant dotée d'une extension tramée et traversée par une diagonale, n'apparaît jamais parmi ces références, elle n'est pas non plus un lieu de visite. Quant aux villes américaines, seul Washington est cité pour son plan «artistique».

La mise en relation de Paris et de New York se répète et devient presque évidente, aussi bien dans les ouvrages ne traitant pas spécifiquement cette question que dans le manuel de Robinson ou dans les articles de *l'Architectural Record*.

Cette deuxième partie met également en évidence que le Paris haussmannien a un rôle plus important dans le débat que le Paris de l'École des beaux-arts. Ce sont principalement les architectes non formés à Paris, les ingénieurs et autres enquêteurs — par exemple C. R. Lamb, N. P. Lewis, M. Maltbie, C. M. Robinson, E. Smith — qui expliquent et appliquent les «enseignements» de Paris. Dans leurs projets, les anciens élèves se réfèrent plutôt à la composition classique enseignée à l'école. Même si des architectes comme Flagg se réfèrent souvent aux enseignements du paysage parisien, il conçoit son projet pour Manhattan dans un esprit plus abstrait et plus proche de l'école. Globalement, tout en défendant une idée de ville parisienne — W. Warren, par exemple, œuvre dans ce sens au sein la New York City Improvement Commission — les anciens élèves de l'École des beaux-arts ne sont pas les principaux agents de transfert de la ville haussmannienne. Le milieu

des protagonistes new-yorkais ne se compose pas exclusivement d'anciens élèves de l'École des beaux-arts, d'autres architectes, artistes, ou groupes professionnels s'engagent aussi dans la voie de l'amélioration de New York.

L'enquête sur l'enseignement urbanistique de l'école démontre d'ailleurs que celle-ci ne fournit pas les instruments nécessaires pour répondre aux problèmes urbains de la ville existante devenue métropole. A l'instar des compositions classiques, les expositions universelles sont des exemples «d'urbanisme de campus», ils ne fournissent pas non plus d'autres enseignements que le regroupement de bâtiments publics de force symbolique. Haussmann, seul, donne aux New-Yorkais l'exemple d'une flexibilité géométrique du plan et de traitements à l'échelle globale de la ville.

Différents projets pour Manhattan et New York, dont celui de la New York City Improvement Commission de 1907, recherchent ces principes. L'analyse des projets montre que ce dernier constitue, sans pour autant l'afficher officiellement, l'aboutissement de différentes réflexions que mènent depuis près d'une décennie les protagonistes du débat. Ce projet réunit en quelque sorte les préoccupations des autres projets et propositions. Il ne s'agit donc certainement pas, comme les études historiques le suggèrent souvent, de projets isolés cherchant simplement à embellir New York par des mesures de cosmétique. Ce fait donne au projet de 1907 une importance nouvelle, d'autant plus qu'il est d'esprit haussmannien. Pour le projet de la Municipal Art Society dont celui de la commission de la ville est issu, Lamb dit officiellement que «les boulevards de Paris leur ont donné l'idée». Compte tenu de la signification des boulevards parisiens dans l'imaginaire new-yorkais, le titre «Planning Great Boulevards for New York» du *New York Times* suggère plus qu'une simple voie de circulation : il s'agit de réaliser là un espace représentatif d'une société urbaine moderne¹.

Le projet de 1907 témoigne plus généralement, avant même le plan de Chicago de 1909, de l'influence des travaux parisiens sur l'urbanisme américain. Certes, son contenu et sa présentation moins spectaculaire l'ont rendu peu intéressant pour l'historiographie. Mais c'est justement sa qualité peu spectaculaire qui permet de l'associer à la logique haussmannienne. Alors que le projet de Burnham tente d'haussmanniser Chicago selon une logique monumentale d'architecte agissant en démiurge — dans les vues, il omet même les hauts immeubles du Loop —, le projet de la New York City Improvement Commission est de nature plus collective et plus pragmatique, tentant d'abord de répondre à des questions fonctionnelles tout en laissant ponctuellement intervenir des architectes. La logique new-yorkaise nous semble clairement plus proche de celle d'Haussmann.

Pour la problématique de cette thèse, il n'est pas indispensable d'exposer en détail les raisons pour lesquelles

1. Puisque Hamerton nomme les boulevards Saint-Germain et Saint-Michel des «great boulevards», le titre du *New York Times* peut dépasser, dans l'imaginaire des lecteurs, l'idée des anciens boulevards. Cf. Hamerton, *Paris...*, *op. cit.*, p. 232.

le projet de la commission de la Ville de 1907, et notamment la création de nouvelles voies et la limitation des hauteurs pour établir un paysage architectural régulier, reste presque entièrement sans suite. Notons néanmoins que la constitution américaine donne à la libre jouissance de la propriété privée et à la libre entreprise la priorité absolue. Des propriétaires de parcelles mettent en cause avec succès en justice un grand nombre de tentatives de la Ville d'imposer un projet collectif. Au même titre, le Sénat de l'État de New York repousse, au moins dès les années 1880, différentes propositions de loi touchant à l'aménagement urbain. Vu dans cette lumière, les diverses propositions des commissions et sociétés new-yorkaises paraissent réellement audacieuses.

Mentionné par les différents auteurs de projets, l'obstacle principal concernant le percement de nouvelles voies consiste dans le manque de pouvoir exproprier. La Ville n'a pas le droit de financer l'ouverture d'une voie avec des impôts perçus de l'ensemble de la population mais seulement des propriétaires concernés. Elle n'a pas non plus le droit de pré-financer ni de faire un bénéfice avec des terrains revendus, d'autant plus qu'il est illégal d'exproprier plus de terrains que la stricte surface nécessaire à la réalisation de la voie. Dans une procédure longue devant les tribunaux, il faut d'abord définir le périmètre des parcelles profitant de cette amélioration puis le montant de taxes à payer par chaque propriétaire de terrain concerné. Il est évident que les démolitions partielles et les terrains inconstructibles produits par cette méthode ne contribuent pas à la qualité architecturale et urbaine de New York. L'aménagement de l'espace public ne se porte guère mieux. Le système new-yorkais mène au paradoxe que les travaux, faits devant la porte des propriétaires qui se sont battus pour payer le moins possible, soient critiqués à cause de leur faible qualité. Par exemple, en 1881, pour les résidents du Manhattan Square, une «amélioration» est «très extravagante» et ils pensent «qu'ils n'en ont pas eu pour leur argent»².

A côté de ces questions aux conséquences relativement discrètes mais empêchant de réaliser des projets collectifs, de mieux aménager et faire fonctionner la ville, la non limitation des hauteurs des immeubles commerciaux est clairement la face visible de l'individualisme new-yorkais. A partir du milieu des années 1880, plusieurs projets de loi pour une limitation des hauteurs sont rejetés au nom de la liberté individuelle de tirer un profit maximal de sa propriété privée. L'argument des propriétaires de terrains est que la limitation ne présente pas seulement pour chacun d'eux un manque à gagner mais qu'elle coûtera à New York sa prédominance commerciale. La combinaison du droit constitutionnel et de la menace de voir le commerce de la ville entière en baisse forme un bloc extrêmement performant contre l'idée de limitation de hauteur des immeubles. Ainsi, en 1900, de toutes les villes américaines, seul New York y échappe encore.

2. «Miscellaneous City News», *The New York Times*, 7 avril 1881, p. 3.

Dans notre deuxième partie, nous avons pu également mettre en évidence que la relecture et la réinterprétation de ce paysage urbain, engagées par certains observateurs new-yorkais, a également une dette importante envers Paris.

À New York, il existe un effort parallèle aux différents projets urbanistiques et d'embellissement : changer de regard sur le paysage urbain peu considéré jusqu'à alors, afin de transformer New York, sinon en objet d'art, du moins en sujet artistique. Ce changement repose sur un glissement d'une esthétique classique vers une esthétique du pittoresque. Plusieurs textes des revues, et, pour commencer, trois articles de M. G. Van Rensselaer publiés en 1892, 1893 et 1897 dans le *Century Magazine* illustrent le fait que cette lecture esthétique nouvelle constitue une réelle stratégie pour New York. Elle est accompagnée d'un appel lancé aux artistes de s'emparer «pittoresquement» de la ville. Ce genre d'appel lancé publiquement aux artistes est une preuve supplémentaire que New York ne constitue pas une source d'inspiration évidente pour les artistes. En proposant d'ailleurs des lieux spécifiques propices à une représentation du pittoresque, il montre aussi qu'il faut stimuler l'idée de peindre la ville.

Tandis qu'aux débuts de cette stratégie, il est facile de déceler, surtout chez Van Rensselaer, une certaine «modestie» à travers un sentiment d'infériorité exprimé par rapport au Paris admiré, la suite montre une évolution du discours vers une identité new-yorkaise autonome et exprimée de manière de plus en plus sûre d'elle-même.

Pendant l'époque étudiée ici, le discours new-yorkais des professionnels de la ville est en continuité presque parfaite avec l'admiration, dans l'opinion publique, pour la capitale française. Après 1900, on peut voir naître, dans l'opinion publique exprimée dans les mêmes sources périodiques, un discours parallèle tentant de détacher New York des idéaux du Vieux monde et de mettre en avant les qualités propres de la ville. Bien que ce discours mette également en cause la domination et la pertinence des idéaux parisiens pour la métropole américaine, il se sert néanmoins de Paris, à la fois du Vieux Paris et du Paris le plus moderne.

Dans ces sources, on trouve l'évocation ponctuelle de la croissance naturelle d'un village bavarois ou de la silhouette de villes moyen-âgeuses italiennes peuplées de tours. Mais, les situations autour de l'Île de la Cité parisienne, citées plus souvent, sont marquées par des jeux de niveaux, par la présence de lignes basses et par la masse et la verticalité de la cathédrale Notre-Dame, et semblent particulièrement utiles pour un New York qui cherche à valoriser le contraste entre hautes constructions plus ou moins isolées et émergeant derrière le feuillage des arbres ou des bâtisses basses.

L'artiste censé représenter New York doit être moderne. Compte tenu de la prépondérance parisienne en matière d'école et de mouvements d'art, il doit venir de Paris où des maîtres «réalistes» ou «impressionnistes»,

comme Manet et Monet, élèvent par un regard nouveau la laideur du monde moderne industriel au rang de sujet d'art. Économiquement plus dépendant de la commande privée que ses collègues parisiens, l'artiste installé à New York a par contre moins de liberté de déroger au « beaux sujets ». Il n'est pas facile à convaincre de l'intérêt artistique de New York et il regrette la vie parisienne.

Un troisième élément fait que la « rébellion » des critiques d'art envers Paris reste globalement fragile : la quête d'une reconnaissance de New York par des artistes américains ayant une formation européenne et une longue expérience professionnelle en Europe — comme Joseph Pennell — ou, de préférence, par des artistes français. A cet égard, il ne faut pas sous-estimer le rôle d'Henri Deville, artiste de New York « à la Charles Meryon ». Globalement, New York se construit à l'aide de Paris. D'abord référence unanime, puis de plus en plus contestée, sauf par les responsables de l'aménagement de la ville et les architectes, la capitale française reste néanmoins l'autorité vers laquelle New York se tourne.

Alors que ces différentes transformations et perceptions new-yorkaises peuvent paraître contradictoires, des livres comme *New New York* (1909), de John Van Dyke et illustré par Joseph Pennell, montrent que l'acceptation de l'identité industrielle et commerciale new-yorkaise n'est pas antinomique aux efforts venant du milieu des « civilisateurs » de la ville³. Contrairement aux articles également titrés « New New York », parus autour de 1900, cet ouvrage célèbre non seulement la ville monumentale — dans un sens classique — et les efforts d'amélioration et d'embellissement selon l'idéal de Paris, mais aussi les gratte-ciel. En effet, Van Dyke, tout en dédiant son livre au maire G. B. McClellan qu'il remercie pour l'engagement dont celui-ci a fait preuve avec la New York City Improvement Commission, met en avant l'identité unique du paysage contrasté new-yorkais⁴.

Au bout de deux décennies de transformations importantes, le « New » New York est donc devenu un ensemble varié et complexe mettant en avant une esthétique et une identité propre issues de l'industrie et du commerce, sans pour autant renoncer, là où c'est possible, à un désir d'une ville plus fonctionnelle et esthétiquement bien aménagée dans le sens parisien. Parmi d'autres, un cas exemplaire où ces deux identités forment un tout est l'entrée du Manhattan Bridge : un arc de triomphe, conçu par les architectes Carrère et Hastings d'après le modèle très précis de la porte Saint-Denis de l'architecte François Blondel (1618-1686) à Paris, conduit à un des chef-d'œuvres de l'ingénierie new-yorkaise.

Or, les forces « civilisatrices » new-yorkaises ne se satisfont pas d'ériger de temps à autre quelques édifices ponctuels. Ils continuent à refuser le résultat des seules forces économiques et à œuvrer dans le sens d'un plus

3. Van Dyke, *The New New York*, *op. cit.*

4. *Ibid.*, p. 367.



«La place et l'arche sont similaires à la porte Saint-Denis à Paris».

(*Manhattan Bridge Approach, New York*, 1913, coll. PL.)

grand contrôle du paysage urbain général.

Un premier exemple dans ce sens est le projet de Grand Central Station, construit de 1906 à 1913 d'après les plans des architectes Warren et Wetmore. Les célèbres vues à vol d'oiseau de la gare, diffusées dans les revues, via des cartes postales et dans des publications monographiques, montrent, en plus de l'édifice de la gare, les bâtiments idéaux que les architectes imaginent en bordure de Park Avenue. C'est un paysage urbain horizontal marqué par une architecture de style et de volumétrie identiques, basse et parfaitement régulière. Cette vision urbaine d'un architecte new-yorkais (Warren) formé à l'École des beaux-arts ne dépassera pas le stade de dessin. La vision d'un autre ancien élève de l'École, George B. Ford, révolutionne, elle, le paysage de la ville. Son projet de réglementation, la *zoning ordinance*, adopté en 1916 après maintes tentatives et négociations menées par des commissions successives, permet maintenant à la Ville de contrôler la hauteur, la destination et le volume des immeubles à construire⁵.

Alors que le cadre de cette thèse ne permet pas d'analyser en détail les références de Ford — Kantor évoque seulement le rôle de l'exemple des villes allemandes pour la partie *zoning* —, nous émettons tout de même l'hypothèse que le règlement concernant les hauteurs répond à l'envie d'horizontalité et de calme volumétrique inspiré par Paris. Il est vrai qu'un quart de la surface des terrains reste sans limitation — Ford lui-même regrette que le règlement n'ait pu aller plus loin dans le contrôle⁶ —, l'architecte réussit néanmoins à instaurer une ligne de corniche régulière et continue, grâce à la formule fixant la hauteur à l'alignement des immeubles en proportion de la largeur de la rue (de 1 à 2,5 selon la zone).

Avec le soutien de la Ville de New York, Ford arrive donc à transformer un milieu urbain par moment extrêmement hétérogène en un paysage aux lignes horizontales, uniforme et ordonné. Il est important de souligner que, si l'idée d'un règlement régi par le rapport fixe entre largeur de rue et hauteur d'immeuble est une idée plus généralement européenne, les croquis des projets new-yorkais expriment clairement l'envie d'une

5. Pour une histoire de la limitation des hauteurs à New York, cf. Kantor, *Modern Urban Planning...*, *op. cit.*

6. Ce regret est relaté dans *Ibid.*

Grand Central Station :
l'occasion d'un rêve d'une
ville horizontale.

(*Grand Central Station, New York,*
1913, coll. PL.)



continuité horizontale. Cette envie est contraire à l'apparence pittoresque des villes allemandes, belges et autrichiennes, et contraire aussi à celle exprimée par le règlement parisien de 1902 sur lequel nous reviendrons en détail dans la troisième partie.

Troisième partie

Paris menacé

Introduction

Notre deuxième partie a dressé le portrait d'un New York sous l'emprise parisienne : les forces d'une européanisation de New York se servent de la capitale française pour transformer ou projeter la transformation physique de la ville ; les New-Yorkais qui acceptent leur ville «à l'américaine», formée par les forces commerciales et industrielles, s'en servent pour transformer leur regard sur elle et, *in fine*, pour construire une identité authentiquement new-yorkaise à partir des éléments nouveaux.

Si la métropole américaine est marquée par la double trace de forces *a priori* contradictoires, son apparence globale est toutefois principalement marquée par les éléments de modernité urbaine inventée à New York : les grands ponts suspendus, le réseau de chemin de fer aérien et les hauts immeubles donnent à ce paysage urbain une nouvelle identité.

Ces éléments sont issus de la période de l'après-guerre de Sécession. Avec des méthodes, des instruments et des résultats très différents de ceux de Paris, New York connaît alors un renouvellement comparable aux transformations du Second Empire à Paris. Un nouveau paysage urbain, de nouveaux objets, de nouveaux New York en résultent. La plus grande portée jamais réalisée (Brooklyn Bridge, 1883), une vitesse auparavant jamais atteinte en ville (chemin de fer aérien en 1868 et notamment à partir de 1876) et une verticalité vertigineuse devenant, par la hauteur atteinte et le nombre de constructions amassées, de plus en plus unique, représentent les idéaux de cette modernité new-yorkaise : il faut surmonter les obstacles naturels, raccourcir les distances en concentrant les affaires et en se déplaçant rapidement entre le domicile et le quartier des affaires ; bref, utiliser une mécanique bien huilée de mouvements horizontaux et verticaux pour perdre le moins de temps pour gagner davantage.

Dans cette troisième partie, nous nous interrogeons sur la manière dont les Parisiens réagissent à cette ville paradoxale, tiraillée entre deux mouvements, qui, en 1898, dépasse la leur en nombre d'habitants. Comment perçoit-on les efforts «civilisateurs» des New-Yorkais ? La technicité et la nouvelle esthétique urbaines rayonnent-elles jusqu'à Paris ? La perception de New York est-elle mise en relation avec Paris ? Comment cela s'articule-t-il en étant conscient d'être la métropole la plus enviée du monde ?

Puisque qu'ils sont nés d'une autocritique issue d'éléments de la civilisation architecturale et urbaine parisienne, nous pensons que les efforts «civilisateurs» de New York n'intéressent pas particulièrement la capitale française.

En revanche, les éléments spécifiquement new-yorkais, ceux dont Paris ne dispose pas, peuvent attirer son attention. Les New-Yorkais se servent de grands espaces pittoresques de Paris et du regard moderne de ses peintres. Pourquoi des esprits modernes parisiens, bien avant Picabia en 1915, ne seraient-ils pas à leur tour sensibles au spectacle de modernité new-yorkaise ?

Bien que datant du dix-neuvième siècle, le terme «américanisme» désigne habituellement le large écho positif que la culture américaine trouve en France dans les années 1920¹. Comme le montre *Scènes de la vie future*, essai emblématique publié par Georges Duhamel (1884-1966) en 1930, l'américanisme provoque aussi, inversement, la peur d'une invasion culturelle qui s'accompagnerait d'une perte de culture française².

L'hypothèse générale de cette partie est que, dès la fin des années 1870, au fur et à mesure que les innovations de modernité urbaine émergent à New York attirent l'intérêt des Français en quête d'éléments fonctionnels et spatiaux de modernité, ce même sentiment de fascination moderne et de menace existe à Paris.

Comment New York fait-il son chemin dans les esprits parisiens ? Quels sont les conflits et les peurs ?

Comment la modernité new-yorkaise s'articule-t-elle avec celle de Paris ?

Pour illustrer la réaction pour le moins ambiguë des Parisiens face à New York, les recherches de cette partie ont été conduites à deux niveaux : d'abord, dans les chapitres VII et VIII, au niveau du grand public, puis, dans les chapitres IX et X, à celui des professionnels. Cette distinction permet d'identifier les contrastes, la continuité et la rupture dans les perceptions de ces deux univers.

Dans le chapitre VII, titré «Impressions de New York», nous analysons la réaction *in situ* de voyageurs parisiens face à New York. Malgré son intérêt général, l'étude d'H. Trocmé possède à notre avis trois faiblesses principales³. Elle ne répond pas suffisamment à l'évolution de la perception de New York dans la période qu'elle traite (1875 à 1905), elle ne laisse pas assez parler les voyageurs eux-mêmes et elle n'intègre dans son histoire que les voyageurs qui publient un récit à leur retour en France. Dans le but de montrer la grande richesse et l'importante évolution des perceptions françaises de New York, nous utilisons trois types de sources qui se distinguent par leur forme, leur objet et leur contenu.

D'abord, pour donner un point d'ancrage à cette évolution, nous décrivons, à l'aide de deux récits

1. Par exemple, pour l'architecture, cf. Cohen, Jean-Louis, *Scènes...*, *op. cit.* ; pour le jazz, cf. Tournès, Ludovic, *New Orleans sur Seine, l'histoire du jazz en France*, Paris, Fayard, 1999.

2. Duhamel, Georges, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930. La question de la préservation de l'identité culturelle française face aux «attaques» étrangères fait l'objet de l'étude suivante : Beale, Marjorie A., *The Modernist Enterprise: French Elites and the Threat of Modernity, 1900-1940*, Stanford, Stanford University Press, 1999. Sur l'anti-américanisme français des années 1920, cf. Strauss, David, *Menace in the West : The Rise of French Anti-Americanism in Modern Times*, Westport (Conn.)/London, Greenwood Press, 1978.

3. Trocmé, Hélène, *La ville américaine...*, *op. cit.*

géographiques illustrés et publiés en 1892, l'état de la réaction de leurs auteurs parisiens à un même moment. C'est un moment charnière dans la mesure où Paris est en train d'atteindre l'apogée de sa réputation auprès des New-Yorkais, où la World's Fair de Chicago se prépare, répercussions new-yorkaises incluses, et où les transformations de New York commencent à lui donner un caractère de métropole mondiale. Ces deux textes, probablement les premières publications françaises sur New York qui s'intéressent de façon générale à la ville tout en étant concis et illustrés, fournissent un état de la connaissance et de l'imaginaire. Ensuite, nous nous éloignons des récits publiés — dont certains sont republiés sans modification pendant une ou même deux décennies — et utilisons des sources plus réactives, rendant compte de manière plus directe et plus spontanée des réactions personnelles dans l'espace new-yorkais. Les premières sont celles des voyageurs français interrogés par le *New York Times*. Les secondes sont les impressions de voyageurs ou d'expatriés français, envoyées en France par voie de cartes postales.

Pour montrer que ces perceptions exprimées sur place, de plus en plus positives, ne sont pas isolées et trouvent leur parallèle dans la presse parisienne, le chapitre VIII, titré «Nouvelles de New York», analyse quarante ans (1874-1914) de publications de *L'Illustration*, revue hebdomadaire illustrée dite «universelle» éditée à Paris de 1843-1940. Par rapport aux quotidiens parisiens qui auraient pu constituer la source de ce chapitre, *L'Illustration* présente l'avantage d'être richement illustrée et d'être facile d'accès en version imprimée, ce qui facilite son dépouillement par rapport à d'autres revues illustrées parisiennes. Principalement consacrés aux objets de modernité urbaine, les articles consacrés à New York ne sont pas des évaluations générales mais autant de zooms sur le progrès de la technique. Les analyser est un moyen de comprendre comment aussi une logique d'actualité permet de faire connaître au grand public français les objets phares ainsi que le paysage urbain de New York. Les différents thèmes qui en découlent — les exploits techniques, les risques variés, l'esthétique du paysage urbain, le tout en rapport avec Paris — structurent le chapitre.

Avec le chapitre IX, titré «Leçons de New York, leçons pour New York», nous réorientons l'analyse vers la connaissance ainsi que l'application des objets modernes new-yorkais par les ingénieurs et les architectes français. Puisque les «nouvelles de New York» sont d'abord d'ordre technique, nous supposons que ce sont les ingénieurs en premier qui font preuve d'une sensibilité accrue pour ces objets. Le débat parisien autour du chemin de fer métropolitain est selon notre hypothèse le premier cas, bien avant les hauts immeubles, où New York donne en effet des «leçons» à Paris.

Pour démontrer la grande connaissance et même l'importance de New York, nous rendons compte de son image transmise, pendant la période 1880 à 1910, dans trois revues périodiques professionnelles importantes

qui sont *Le Génie Civil*, *L'Architecture* et *La Construction moderne*. Plus encore que celle des revues, l'analyse des différents rapports des élèves et anciens élèves français de l'École des beaux-arts à New York permet ensuite d'illustrer que la relation des architectes français avec New York est beaucoup plus complexe que celle des ingénieurs. Sûrs de leur supériorité, paternalistes et autoritaires, ces architectes, contrairement aux ingénieurs, continuent à donner *in situ* des leçons aux New-Yorkais.

Les hauts immeubles, nommés par la suite gratte-ciel, sont-ils pour autant absents des débats parisiens de la fin du dix-neuvième siècle, comme le suggèrent les études historiques de Paris ? Dans le chapitre X, titré «L'impossible ultra-modernité de Paris», nous tenterons de prouver le contraire. À l'aide des deux revues d'architecture citées précédemment, nous proposons une analyse des discours parisiens d'avant et d'après 1902, année du nouveau règlement accordant aux constructeurs une liberté de hauteur et d'expression accrue. Par la suite, afin de connaître plus précisément le rôle de New York dans la production architecturale et surtout urbaine de Paris, nous analyserons les projets et discours de trois architectes et architectes-urbanistes clefs qui sont Eugène Hénard, Auguste Perret et Le Corbusier. Pour les deux derniers, connus pour leurs propositions des années 1920 d'un Paris moderne peuplé de gratte-ciel, il s'agit d'identifier la connaissance préalable et les évolutions de discours par rapport à New York et à l'Amérique en général. Notre hypothèse est que leurs projets se font en rapport avec New York, ce qui inclut la prise en exemple et aussi le rejet. Quant à Hénard, il n'est pas habituellement associé à un quelconque américanisme. En analysant en détail ses écrits, nous pensons cependant pouvoir démontrer que ses visions d'une ville à circulation rapide et mécanisée ont une dette non négligeable, sinon envers New York directement, du moins envers l'esprit américain. D'une manière ou d'une autre, tous ces acteurs témoignent de l'irrésistible force d'attraction de la grande métropole des États-Unis mais aussi de l'énorme force de résistance de la capitale française.

VII.1

«Jamais artistique» : New York dans deux récits généraux illustrés

Deux récits de voyage, publiés en 1892, nous servent de base aux analyses menées dans ce chapitre. Ils seront ponctuellement complétés par des sources antérieures.

Le premier, *Voyage autour du globe* d'Isidore Eggermont, est un récit de voyage à travers les États-Unis rédigé sous forme de journal intime¹. Il se distingue des nombreux autres récits de voyage par son format (in-quarto) et parce qu'il est illustré, deux caractéristiques qu'il partage d'ailleurs avec l'autre ouvrage analysé ici.

A la différence du premier livre, le second est non pas consacré aux États-Unis, mais à *25 Capitales du monde*, chacune décrite par un autre auteur². L'introduction présente là «un ouvrage d'art, comme un livre durable rempli d'utiles enseignements, comme une œuvre littéraire où brillent des pages exquises»³. Réédité en 1896, en 1905 puis en 1910, c'est un ouvrage à succès⁴. Pendant presque vingt ans, il ne connaît cependant aucun changement de contenu. Si cela n'induit que peu d'erreurs pour la plupart des villes, concernant New York, ce fait paraît pour le moins étonnant. Cette « stabilité » peut aussi expliquer – du moins en partie – la longue vie de certaines idées fausses auprès du public français.

Parmi les villes présentées ici figure New York. L'auteur du texte, Émile de Kératry (1832-1904), l'appelle «la vraie capitale actuelle des États-Unis»⁵. New York est présenté en troisième place, après Paris et Saint-Petersbourg, et avant Constantinople⁶. Quantitativement, New York occupe 25 pages dans les deux ouvrages. L'ouvrage d'Eggermont est cependant plus illustré : 26 images de New York ornent ses pages alors que *Les Capitales* en

1. Eggermont, [Isidore], *Voyage autour du globe*, tome I : Amérique, Paris, Libr. Ch. Delagrave, 1892. Eggermont, conseiller en légation, indique dans l'avant-propos que le gouvernement français l'a chargé d'une mission en Amérique et au Japon en 1876, année du centenaire de l'autonomie américaine et de l'exposition universelle de Philadelphie.

2. *Les capitales du monde*, Paris, Hachette, 1892.

3. *Ibid.*, p. 4.

4. Il est d'autant plus étonnant que le texte de Kératry, qui est *in fine* un récit de voyage, soit totalement absent des études déjà citées sur les récits et plus généralement sur la connaissance française des États-Unis et de New York.

5. Le comte E. de Kératry occupe une fonction dans le traitement de la question du copyright international. C'est elle qui le fait séjourner en 1889 et en 1891 à New York, séjours qui servent de toute évidence également à préparer sa contribution au *Les capitales du monde*. Dans ce contexte, Kératry publie en 1891, au Cercle de la librairie à Paris, le *Manuel pratique pour l'enregistrement et le dépôt des œuvres de littérature et d'art aux États-Unis, nouvelle législation, historique, commentaires, formalités*. Les informations concernant les séjours de Kératry à New York ont été obtenues grâce aux articles que le *New York Times* lui consacre lors de ses séjours dans la métropole américaine. Pour le séjour de 1889, cf. «Personal Intelligence», *The New York Times*, 21 novembre 1889, p. 5 ; «To Entertain Count de Kératry», *The New York Times*, 1er décembre 1889, p. 2 ; «Authors at Breakfast. A Notable Event in Honor of Count de Kératry», *The New York Times*, 8 décembre 1889, p. 13. Pour le séjour de 1891, cf. «Count de Kératry's Mission», *The New York Times*, 8 avril 1891, p. 8. Cet article nous apprend qu'il s'agit là de la troisième visite du comte à New York.

6. Kératry, E. de, «New-York», in *Les capitales...*, *op. cit.*, pp. 57-82.

contiennent neuf.

Les deux ouvrages se ressemblent par leur contenu et leur ton. Les thèmes abordés par chacun sont globalement les mêmes : l'impression générale de la ville et des gens, le plan des rues, l'architecture et les monuments, les hautes maisons, Broadway et la Fifth Avenue, le Brooklyn Bridge, les transports publics et les parcs⁷. Les thèmes suivants ne sont évoqués qu'une fois : les câbles et poteaux, le mobilier urbain et le réseau d'eau potable.

Ville de croissance et de commerce

Pour les deux auteurs, les toutes premières caractéristiques de New York sont sa taille, sa croissance rapide et l'importance de son commerce. Ils sont également conscients que New York est loin d'avoir atteint la fin de ce développement. Eggermont donne le pronostic suivant :

«New York a été bien souvent décrite. Elle le sera de plus en plus, car tous les jours la ville-monstre grandit et se transforme, grâce aux ressources de toute nature que lui vaut sa situation privilégiée.»⁸

L'immigration est la ressource première pour Kératry :

«Cette prodigieuse extension de la vitalité, accomplie pour les sept huitièmes durant les trente dernières années, n'a pas dit son dernier mot, à ne consulter que les chiffres de l'immigration. La moyenne des nouveaux venus s'est élevée à 500 000 âmes pendant les trois dernières années.»⁹

Quant à l'activité commerciale ou industrielle, elle domine la ville et constitue la motivation des habitants.

Eggermont, en parlant de Broadway, note que «chacun se hâte, se recueille et se bouscule»¹⁰, Kératry, lui, dessine un tableau global qui lie la vie des gens à la course à l'argent :

«La vie de New-York est excédante ; aucune distraction d'étalages attrayants pour l'œil du piéton. C'est un pays de Juif-Errant, où l'on ne s'arrête jamais. Hommes, femmes, se pressent, se poussent, jouent des coudes sans aucun souci du voisin. Pas un mot, pas un lazzi ; rien que des mouvements brusques et heurtés. On dirait le peuple du silence : les enfants eux-mêmes ne rient pas. Avant tout, il faut passer et arriver : le dollar n'attend point. La ville entière est en marche depuis le lever jusqu'au coucher du soleil : c'est un exode perpétuel.»¹¹

7. Nous n'évoquons pas d'autres thèmes moins urbains dans le sens de l'espace et du fonctionnement, comme l'intérieur des hôtels, les rencontres personnelles ou le service des pompiers qui reçoit d'ailleurs l'admiration des auteurs.

8. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 139.

9. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 64.

10. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 29.

11. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 66.

New York en 1892 :
l'architecture sans art.

(Kératry, «New York», p. 74 ; p. 81 ;
Eggermont, *Voyage...*, p. 28.)



Rien d'étonnant alors qu'il n'y ait «pas de flâneurs : ils risqueraient d'être écrasés»¹² (Kératry), ni «d'oisifs dans cette foule grouillante»¹³ (Eggermont).

L'architecture sans art

Chacun des auteurs exprime dans une seule phrase le lien entre cette (sur)activité commerciale et le manque voire l'absence de considérations artistiques en général et dans l'architecture plus particulièrement.

Kératry accuse plus clairement l'Amérique toute entière puis la ville de New York :

«Passés nos maîtres en industrie et en commerce, les Américains, sauf quelques esprits hors ligne et précurseurs, comprennent peu encore la beauté et le charme des arts.»¹⁴

«Ville uniquement d'affaires, surtout dans sa partie basse, qui fut la vieille cité, New-York présente un aspect général monotone, dépourvu de style architectural : c'est un ensemble triste et rigide, où dominant la brique rouge et le fer, à façades enfumées [...].»¹⁵

Eggermont, quant à lui, remarque un décalage entre richesse économique et artistique :

«Nous venons de parler des dimensions colossales de la ville et de ses multiples ressources. Est-il besoin de constater, à nouveau, que son développement architectural n'est pas en rapport avec les immenses richesses dont la construction dispose ?»¹⁶

Mis à part d'être «monotone, triste et rigide» (Kératry), que reproche-t-on précisément à l'architecture new-yorkaise ? Kératry, qui reproche à la ville basse de New York l'absence de style architectural, relève un trop grand nombre de styles sur Broadway :

12. *Ibid.*, p. 67.

13. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 29.

14. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 71.

15. *Ibid.*, p. 64.

16. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 140.

«Malgré les façades monumentales, à piliers de marbre et de granit, [...] empruntées à tous les styles les plus baroques, aucun établissement ne peut être comparé esthétiquement à nos grands magasins, tels que le « Louvre » ou le « Bon Marché ».»¹⁷

Eggermont note, par rapport à la Fifth Avenue :

«La pierre, couleur chocolat, fouillée à outrance, y alterne avec le marbre et le granit. Les styles les plus divers se heurtent ou s'amalgament dans cette longue et double rangée d'hôtels souvent royaux. A la vérité, la pureté du détail laisse parfois à désirer [...]»¹⁸

Quelques années plus tôt, vers 1885, on trouve un jugement plus sévère encore dans *La Grande encyclopédie* que nous consultons ici comme source supplémentaire :

«Les mœurs et les institutions du nouveau monde n'ont pas permis de donner aux cités et aux monuments des États-Unis les grands aspects décoratifs que l'on rencontre fréquemment dans les villes européennes, où chaque époque a laissé par des monuments caractéristiques la trace de ses tendances et de ses aspirations ; [...] [les architectes américains] ne profitèrent pas au début [de leur liberté] et se contentèrent de rassembler, dans les cités les plus peuplées, un échantillon de tous les édifices de différents genres élevés dans l'ancien monde, [...] car chaque particulier voulut se distinguer de son voisin en le surpassant et cette rivalité fut la source de la variété la plus étrange. [...] Il n'existe ni principes, ni idées suivies dans le goût américain ; c'est une anarchie absolue ou une imitation plus ou moins bien comprise des anciens styles européens.»¹⁹

La notice remarque aussi, non sans surprise, qu'il «est un peu téméraire de parler d'une histoire de l'art dans [sic] les États-Unis, car cela ferait supposer que les arts ont eu dans cette contrée un développement organique, ce qui n'est pas»²⁰.

Selon *La Grande encyclopédie*, cette situation va cependant graduellement s'améliorer, car «dans l'architecture, comme dans la peinture, l'influence de notre école se fait également sentir»²¹. Et Kératry, le seul de nos deux auteurs à évoquer Paris et la France dans son texte, note à propos de la présence à New York des «importantes maisons de Paris Boussod-Valadon et Durand-Ruel, véritables propagateurs de l'art français» :

«[On] peut dire que l'École américaine aura eu pour véritable maîtresse l'École française, dont la suprématie rayonnante est acceptée par le public aussi bien que par les amateurs, qui se multiplie [sic] sur la place de New-

17. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 67.

18. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 30.

19. Thomas, L., «Amérique du Nord», in *La Grande Encyclopédie, inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts*, Paris, tome deuxième, H. Lamirault et Cie. éditeurs, s.d. [1885 ou 1886 ?], p. 694. Ce tome deuxième, sur 31 publiés de 1885 à 1901, date vraisemblablement de 1885 ou de 1886.

20. *Ibid.*, p. 693.

21. *Ibid.*, p. 694.

de charrettes lourdement chargées se débrouille, presque à la muette, en dépit des fondrières et des cloaques empuantis de détrit. Certains quartiers de New-York rivalisent de saleté avec ceux de Constantinople. Ce n'est pourtant pas l'argent des contribuables qui fait défaut : c'est avant tout une honnête édilité, et l'on peut dire, en outre, que la jeune Amérique attend son Alphand.»²⁵

Et nous pourrions ajouter que cet Alphand new-yorkais aurait également à s'occuper du mobilier des squares puisque, comme le dit Kératry, ce sont «des bancs de fer, plus que grossiers, alignés méthodiquement le long des allées sur une longueur de 100 mètres, qui rappellent les bancs des malades dans les cours des hôpitaux»²⁶.

Kératry reproche aux hautes maisons de nuire à la collectivité :

«[Les maisons], pour la plupart, s'élèvent de dix ou onze étages, sans pitié pour la vue, la respiration et l'hygiène des habitants. « Chacun pour soi » : c'est la maxime courante.»²⁷

Le même auteur évoque cependant d'autres raisons encore à l'obscurité et à la saleté des rues new-yorkaises :

«L'air et l'horizon [...] font défaut, grâce aux fils et aux chemins de fer aériens, qui se croisent au-dessus des voies publiques et les obscurcissent en tous sens. Les trains, qui se succèdent toutes les cinq minutes, courent vers mille directions opposées, semant les escarbilles à travers les rails dépourvus de tabliers, rasant à toute vapeur les fenêtres des premiers étages, que ne protège d'ailleurs aucune clôture extérieure contre le regard indiscret du voyageur.»²⁸

Alors que, dans l'ensemble des deux ouvrages analysés, le train aérien est l'unique élément urbain new-yorkais à être évoqué (une seule fois) pour une éventuelle application à Paris, l'auteur implore Dieu :

«Quant aux quatre lignes d'*elevated* qui sillonnent et enfument la cité, Dieu préserve à jamais Paris d'un pareil déshonneur architectural !»²⁹

Quant aux câbles, ils n'encombrent pas seulement le ciel («près du Stock-Exchange, on compte 197 fils»³⁰), mais ils présentent également un danger de mort, car «des accidents presque toujours suivis de mort foudroyante (plus rapide que celle des condamnés à la machine électrique) sont produits fréquemment par la rupture de fils trop lourds qui s'abattent sur la tête des passants»³¹.

25. *Ibid.*, p. 65.

26. *Ibid.*, p. 68.

27. *Ibid.*, p. 67.

28. *Ibid.*, pp. 64-65.

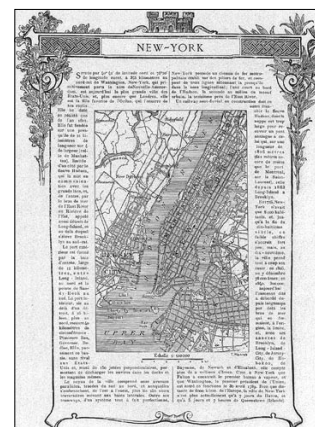
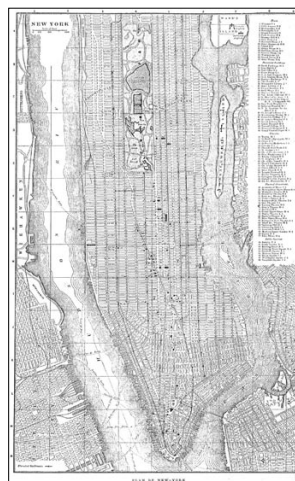
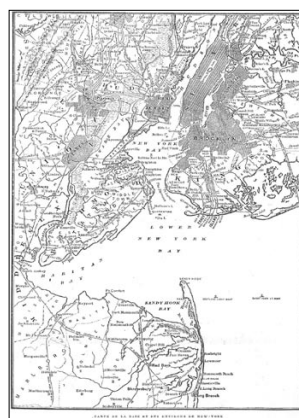
29. *Ibid.*, p. 66.

30. *Ibid.*

31. *Ibid.*

Informations géographiques sur New York.

(Eggermont, *Voyage...*, p. 17 ; p. 31 ;
Kératry, «New York», p. 58.)



Prises dans leur ensemble, les descriptions négatives des deux auteurs français dressent un tableau inquiétant de New York. Pour la partie basse, à laquelle s'appliquent toutes les critiques émises, seul Eggermont évoque concrètement des aspects positifs. Ce sont les édifices suivants qu'il juge remarquables, vraisemblablement parce que ce sont les plus européens : l'Hôtel-de-Ville («avec son élégante coupole»), le Western Union Telegraph Building («surmonté d'une sorte de beffroi»), le Tribune Building («élevant dans les airs une flèche élevée»), la Poste («superbe construction couronnée d'une toiture rampante à la façon du Louvre»), l'église de la Trinité («avec son clocher gothique») et le Sub-Treasury Building («fort bel édifice à colonnes» et à fronton)³².

Si tous les points négatifs s'appliquent à la partie basse de la ville, un certain nombre seulement, à savoir les styles architecturaux, le train aérien et l'état des chaussées, vise l'ensemble du Manhattan urbanisé. Mais les trois auteurs distinguent la partie ancienne de la ville de celle des quartiers plus récents dont l'évaluation est globalement plus positive.

Le lien entre ces différentes parties de New York est assuré par le Broadway que chacun des auteurs décrit sans enthousiasme ni critique. Eggermont l'appelle «l'artère la plus fréquentée de New York», «décrite cent fois», «une rue immense, bordée d'édifices publics, d'églises, de maisons monumentales, de vastes boutiques, d'hôtels somptueux, de comptoirs financiers ressemblant à des palais»³³. Kératry, finalement, y voit la «véritable épine dorsale du grand Léviathan commercial, large voie industrielle qui remonte presque en ligne directe toute la cité, flanquée sur ses deux côtés de onze vastes avenues, coupées transversalement, et presque partout à angles droits, de rues, distantes les unes des autres de 75 mètres»³⁴.

32. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, pp. 140-141. L'Hôtel-de-ville est l'œuvre de Joseph François Mangin, 1803-1811 ; Western Union Building, George B. Post, 1873-1875 ; Tribune Building, Richard M. Hunt, 1873-1875 ; Post Office, Alfred B. Mullet, 1869-1875 ; Trinity Church, Richard Upjohn, 1846 ; Sub-Treasury Building (United States Custom House), Town & Davis, with John Frazee and Samuel Thompson, 1834-42. Les noms de architectes et les dates de construction sont issus de Stern, R. A. M., *New York 1880*, *op. cit.*

33. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 29.

34. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 64.



Un paysage hétéroclite «qui s'impose quand même à l'admiration».

(Eggermont, *Voyage...*, p. 33 ; p. 29.)

Les cartes et plans inclus à échelle variée dans les deux ouvrages permettent au lecteur français de comprendre graphiquement ce qui est décrit. Si ce n'est pas déjà le cas, la structure du plan de New York peut désormais être considérée comme connue des Français. C'est en tout cas une information facilement accessible.

En revanche, alors que les New-Yorkais sont depuis des décennies en conflit avec ce plan en damier, aucun des deux auteurs français ne se prononce sur les problèmes de circulation qu'il induit. Parmi toutes les questions évoquées jalousement par les Américains à propos de Paris, celle du plan des rues et de leur circulation est la seule que les observateurs français ne mentionnent pas dans le contexte de New York.

Revenons maintenant aux détails de la ville haute. Pour Kératry, le changement d'ambiance a réellement lieu à Union Square (situé à l'intersection de Broadway et de la Fourteenth Street), même si, dans cette partie aussi, la mort subite semble guetter le piéton :

«Ici c'est la ville plus moderne qui commence, avec ses larges voies, avec ses vastes trottoirs dallés de verres à jour, comme dans Broadway, sous lesquels chauffent et travaillent les machines à transmission d'électricité, de vapeur et de force, et que parcourt le passant, exposé à sauter un jour ou l'autre. C'est le quartier des cafés élégants, des grands hôtels, des somptueuses résidences, style moitié anglais, moitié colonial, moins confortables qu'on ne l'assure, et des restaurants en renom.»³⁵

Eggermont, en arrivant au même square, change lui aussi de ton :

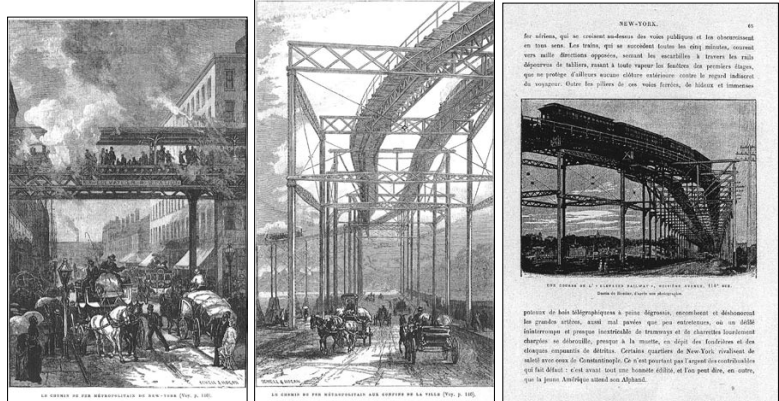
«Parmi les places que longe l'immense artère de Broadway, je remarque Union-square, décoré en son milieu d'une belle fontaine et d'arbres pleins d'ombrage. Quelques statues de grands hommes, et, parmi elles, celles de Washington à cheval, en font comme une sorte de forum élevé à la gloire de la patrie américaine. Tout autour, de vastes hôtels, de riches magasins, impriment à cette place si pittoresque un certain caractère de somptuosité. Il est malheureusement à craindre qu'avec le goût des transformations rapides régnant à New-York, ce charmant quartier ne soit modifié à son détriment par la disparition de la verdure qui en constitue le principal ornement.»³⁶

35. *Ibid.*, p. 68.

36. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 30.

Un «moyen de locomotion commode».

(Eggermont, *Voyage...*, p. 144 ; p. 145 ; Kératry, «New York», p. 65.)



Quatre raisons d'être positif

Continuons ces analyses avec les quatre éléments qui provoquent un air d'enthousiasme sinon de satisfaction chez les deux auteurs français. C'est un groupe thématique hétéroclite constitué de quelques grandes avenues, des transports, du Central Park et du Brooklyn Bridge. Ce sont là les seuls aspects où New York semble atteindre, voire surpasser, les attentes et connaissances des Parisiens en cette année 1892.

Eggermont nomme de la Fifth Avenue, «une magnifique voie bordée d'arbres et ornée de splendides maisons particulières». Et si c'est, «à proprement parler, une sorte de boulevard»³⁷, cette appellation est en soi un hommage de la part de l'auteur. Quant à la Madison Avenue, Eggermont admet, malgré la critique qu'il adresse aux styles et aux détails :

«[La] magnificence de l'ensemble s'impose quand-même à l'admiration.»³⁸

Suite de quoi il indique que dans «Park-Avenue, les immeubles ne le cèdent en rien, comme architecture et comme somptuosité»³⁹, à ceux de la Fifth Avenue.

Le deuxième élément salué par tous est le transport collectif des personnes. Malgré la critique qu'il adresse à la saleté et à l'esthétique de l'*elevated*, Kératry avoue :

«Les chemins de fer aériens transportent chaque jour plus de 600 000 voyageurs. [...] Comme moyen et facilité de locomotion, c'est commode.»⁴⁰

L'image que choisit Kératry illustre d'ailleurs tout sauf ses réserves : pas de fumée, ni de sensation d'écrasement, le train aérien dégage le ciel grâce au virage de la 110ème rue que l'urbanisation de Manhattan n'a d'ailleurs pas encore atteinte.

En revanche, Eggermont, alors qu'il ne formule aucune critique vis-à-vis de ce moyen de transport, publie

37. *Ibid.*

38. *Ibid.*

39. *Ibid.*

40. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 67.

deux grandes images de l'*elevated* dont la première pourrait servir à illustrer les critiques de Kératry. Il se limite cependant à une description neutre :

«Parallèlement aux deux rivières qui enserrent l'île de Manhattan [...] se développe le chemin de fer métropolitain. [...] Les voies, supportées par des colonnes de fer de sept à huit mètres de haut, courent simplement le long des chaussées, au-dessus de la tête des passants, [...] jusqu'aux rues, encore en partie désertes, tracées au-delà du Parc Central.»⁴¹

Le spectacle fluvial ne laisse pas Eggermont indifférent non plus. Il le cite à propos de la Battery et de ses vastes parapets, «d'où l'on découvre la rade et d'où l'on jouit de toute sa merveilleuse mobilité»⁴². Apparemment insensible à ce spectacle parfois poétique sur l'eau, Kératry n'évoque pas du tout le fleuve ni la baie de New York, tant admirée dans d'autres sources, contemporaines ou antérieures aux deux ouvrages analysés ici⁴³. Néanmoins, il inclut le bateau dans les différents dispositifs de locomotion dont la présence semble tellement l'impressionner qu'il y voit une sorte de mécanisation de la vie entière :

«On peut dire que la journée américaine se passe en tramway, en bateau, en *elevated*, en ascenseur, ou dans les offices télégraphiques [...]»⁴⁴

L'avis sur Central Park est globalement très positif. Il est exhaustif chez Eggermont et très succinct chez Kératry. Ce dernier qualifie Central Park de «bois de Boulogne new-yorkais, fort réussi d'ailleurs comme promenade, lacs et plantations de toute essence, où défilent les riches attelages aux grandes allures de merveilleux trotteurs»⁴⁵.

Eggermont livre non seulement plus de détails mais aussi des images du parc qu'il nomme «une promenade splendide»⁴⁶. Il y salue le terrain «agréablement accidenté», les «vastes étangs et splendides pelouses»⁴⁷. Il voit même des «oisifs qui y trouvent leurs plaisirs favoris et leurs promenades de prédilection», notamment le «« Mail », spacieux et admirablement entretenu». Alors que «le cadre est magnifique et formé par une rangée d'ormes de toute beauté», Eggermont se retracte dès que la question touche à l'art :

«C'est allée est bordée de statues en bronze personnifiant les arts et les sciences, mais avec lesquelles – soit dit en

41. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 140.

42. *Ibid.*, p. 28.

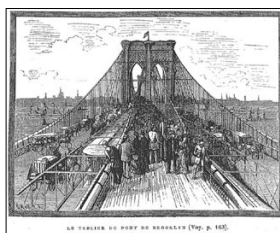
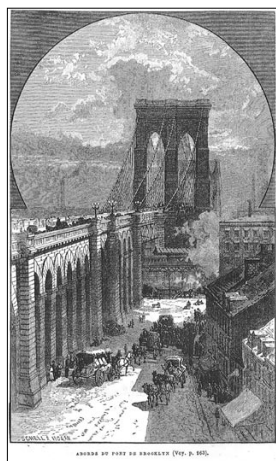
43. C. de Varigny, par exemple, parle en 1890 de la «baie la plus sûre et la plus belle du monde» ; cf. Varigny, C. de, *Nouvelle Géographie moderne des cinq parties du monde. Amérique*, Paris, E. Girard et A. Boitte éditeurs, 1890-1892, p. 71. Autre exemple, Th. Lavallée, en 1857, remarque «une magnifique baie» et la Battery, «d'où l'on jouit de la vue la plus délicieuse sur la baie et ses îles» ; cf. Lavallée, Th., *Géographie universelle de Malte-Brun*, Paris, Furne et Cie éditeurs, 1857, pp. 469-470.

44. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 67.

45. *Ibid.*, p. 71.

46. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 23.

47. *Ibid.*, p. 159.



Une réelle admiration pour le Brooklyn Bridge.

(Eggermont, *Voyage...*, p. 165 ; p. 164 ; Kératry, «New York», p. 61 ; Eggermont, *Voyage...*, p. 163.)

passant – l’art proprement dit n’a rien en commun.»⁴⁸

Après tout, le Brooklyn Bridge, ouvert en 1883, est le seul élément urbain de New York qui provoque une réelle admiration de la part des deux observateurs français, parvenant à satisfaire leur exigences aussi bien pratiques que techniques et esthétiques. Kératry le met en valeur comme l’élément principal dans la vue titrée «Panorama de New-York». Il considère ce pont suspendu comme «merveilleux» et comme expression de «l’audace américaine qui ne connaît pas d’obstacles» :

«[Il] faut le reconnaître, la puissance de l’industrie yankee est à la hauteur de ses conceptions les plus téméraires.»⁴⁹

Cependant, Eggermont est plus élogieux. Il montre également plus d’images :

«[Depuis l’East River], on aperçoit comme deux tours colossales se dressant majestueusement sur chacune des rives. Ce sont les piles du pont suspendu qui relie le faubourg à la métropole. La hauteur du tablier a été calculée de manière à ce que [...] les navires de fort tonnage puissent passer dessous, toutes voiles dehors. La longueur totale de l’œuvre excède dix-huit cents mètres, et celle de la travée du milieu seule n’est pas inférieure à cinq cents. Six paires de rails, deux pour chemin de fer et quatre pour tramways, y courent parallèlement avec une chaussée centrale en contre-haut réservée aux piétons. C’est-à-dire que le tablier n’a pas moins de vingt-six mètres de largeur, étant lui-même en proportion avec les dimensions générales de cette huitième merveille du monde.»⁵⁰

Alors que le texte consacré au pont se limite pratiquement à ces quelques lignes, trois images, publiées sur des pages successives, en font l’objet new-yorkais le plus souvent illustré du livre, exprimant clairement l’admiration de l’auteur. La vue de biais depuis la rive, celle sur le tablier, puis celle de la culée et des abords, qui montre d’ailleurs bien la superposition des différents niveaux de la ville et de leur fonctions respectives (pont, train aérien, rue), illustrent, à des degrés variés, les aspects fonctionnels, techniques et esthétiques.

48. *Ibid.*

49. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 62.

50. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, pp. 163-164.

New York, l'opposé de Paris ?

Les commentaires des auteurs sur les aspects construits et fonctionnels de la métropole américaine sont relativement semblables. Les deux auteurs y voient des côtés aussi bien négatifs que positifs. Quantitativement, les premiers dominent clairement chez Kératry, alors que chez Eggermont, l'évaluation s'équilibre.

Les critiques concernant l'esthétique visent les détails stylistiques de l'architecture (ou leur mélange et leur contraste), le dessin du train aérien et du mobilier urbain, et l'apparence des rues remplies d'enseignes et de câbles ; la responsabilité de cet état étant attribuée à l'absence plus générale de goût et de capacité artistiques du peuple américain.

Concernant l'ingénierie municipale, les critiques visent notamment la saleté des rues, le mauvais état du pavage et la présence de câbles non enterrés, tout cela étant dû à une édilité peu honnête qui utilise mal l'argent disponible. Les câbles représentent non seulement un danger pour le passant, mais leur multiplication par autant de sociétés privées exprime un individualisme outrancier. L'individualisme est également reproché aux maisons de dix étages ou plus. Plus encore que les câbles aériens, elles privent le voisinage de vue et de lumière, créant un problème d'hygiène qui existe également dans d'autres quartiers considérés comme insalubres.

Notamment pour ce qui est de l'ingénierie municipale, nous retrouvons ici une confirmation des critiques émises, vis-à-vis de New York, dans les différents articles sur Paris du *New York Times* et d'Albert Shaw. Seulement, ici, le sens du regard est inversé, car les deux auteurs français regardent New York à travers la culture urbaine de Paris ; seul Kératry y fait explicitement référence.

Pour les deux auteurs, tout les aspects critiquables new-yorkais sont apparemment mieux résolus à Paris ; par conséquent, tout ce qui est jugé un peu parisien est acceptable ou même positif. C'est le cas de quelques avenues new-yorkaises, apparentées à des boulevards, et de Central Park, apparenté au bois de Boulogne. Notons aussi que les quelques aspects acceptables de New York se limitent au paysage des voies, au paysage «naturel» et à celui des infrastructures, mais non aux bâtiments.

Si les observateurs français approuvent quelques avenues new-yorkaises et Central Park, le paysage des infrastructures new-yorkaises, formé par le Brooklyn Bridge, par le chemin de fer aérien et, en quelque sorte, par les voies navigables, est tout simplement inconnu des catégories urbaines parisiennes. L'échelle énorme des voies navigables et du pont n'est pas celle que Paris connaît avec la Seine. Le pont de Brooklyn n'est donc pas seulement sans précédent dans la capitale française, mais il y serait sans utilité. Ceci n'est peut-être pas étranger au fait que l'admiration voire la fascination à son égard est dépourvue d'ambiguïté.

En revanche, le chemin de fer aérien est le seul élément new-yorkais qui soit à la fois réellement nouveau et à l'échelle de Paris, ce qui explique que lui seul soit évoqué dans une dimension d'exemplarité⁵¹. Malgré la reconnaissance de son efficacité, cette infrastructure est rejetée. Car en plus d'être esthétiquement insatisfaisante, elle est doublement mauvaise pour l'hygiène de la ville. Elle provoque non seulement de la saleté par la vapeur que les trains dégagent et par les particules qui tombent sur le sol, mais également un manque de lumière dans les rues et dans les parties inférieures des immeubles.

Même si l'objectif des deux ouvrages géographiques est la présentation de New York et non pas la recherche de modèle, la comparaison avec Paris y est implicite chez Eggermont ou explicite chez Kératry. Le résultat est sans appel : rien de réellement enviable et New York ne constitue aucunement un modèle. Et malgré quelques aspects jugés positifs, Kératry et Eggermont expriment, dans des passages qui résument bien leurs positions respectives, l'idée selon laquelle New York reste inférieur à Paris quant à la qualité de vie. Kératry souligne d'abord que l'animation des rues de New York n'est pas un substitut valable à toute autre considération :

«Si New-York pêche par le goût et la saleté, il manque aussi de cette gaieté parisienne, vrai rayon de soleil cher aux déshérités des villes, que ne sauraient remplacer ni l'extrême agitation ni la cohue des rues.»⁵²

Et il conclut son texte par les lignes suivantes :

«Après avoir vu New-York, [...] on peut dire que la Cité Impériale, nouveau temple du Veau d'Or, où créatures humaines et machines, confondues dans une étreinte d'acier, vivent à la vapeur, féconde en enfantements, audacieuse et puissante en créations, offre au voyageur mille attraits de curiosité, mais ne sait le retenir par aucune grâce ni séduction. [...] On peut visiter New-York : on ne vit encore qu'à Paris, cette reine indétrônée des capitales du monde [...].»⁵³

Eggermont, quant à lui, pose implicitement la question suivante : dans quelle mesure New York est-il ou pourrait-il devenir une ville artistique ? Et il répond ainsi :

«On peut improviser les grandes agglomérations : les belles cités s'édifient lentement. Celles-ci résument dans leur ensemble un certain nombre d'étapes historiques, une synthèse de l'art et de l'esprit locaux. Nuremberg, Ypres et Bruges, [...] resteront d'admirables musées lapidaires où l'on viendra toujours s'inspirer de tous les points du globe. New-York, malgré Broadway, malgré Fifth Avenue, malgré mille palais de marbre calqués sur l'antiquité grecque ou la Renaissance italienne, n'est intéressante, jusqu'à ce jour, que par sa merveilleuse vitalité. C'est une ruche où tous les êtres se pressent et se démènent ; ce n'est point une ville artistique.»⁵⁴

Et il rajoute :

51. Notons au passage qu'il existe bien sûr à cette époque des ponts de chemin de fer à Paris, mais pas de système de transport public entièrement basé sur une surélévation.

52. Kératry, «New York», *op. cit.*, p. 66.

53. *Ibid.*, p. 82.

54. Eggermont, *Voyage autour...*, *op. cit.*, p. 140.

«Elle ne le sera peut-être jamais.»⁵⁵

Il est intéressant de noter qu'Éggermont, en supprimant de ses vues les éléments considérés comme non artistiques, par exemple les câbles télégraphiques, tente, malgré sa critique, de représenter un New York fait d'objets idéalisés et isolés. Kératry, au contraire, montre le paysage entier et complet, avec tous les éléments qu'il critique. Il propose ainsi un des rares récits qui nous dresse une image vraie de New York.

55. *Ibid.*, p. 140.

VII.2

«Experts» parisiens en ville

L'historiographie situe globalement le changement de regard des Français sur New York dans les années 1920. S'il est vrai qu'un intérêt massif et une fascination plus générale — connu sous le terme «américanisme» — se développe à ce moment là, la réaction d'un certain nombre de Français face à New York change en réalité à partir des années 1890. Pour le confirmer, nous nous approcherons des réactions *in situ* des visiteurs français dans la métropole américaine. Deux types de sources nous y aideront : quelques articles du *New York Times* et un certain nombre de cartes postales de New York que des Français ont envoyées dans leur pays. Dans cet article, nous nous concentrons d'abord sur l'étude du quotidien new-yorkais.

L'opinion française de la métropole américaine intéresse beaucoup les New-Yorkais. En effet, le dépouillement du *New York Times* pour la période de 1886 à 1909 révèle qu'au moins cinquante articles sont consacrés à une vingtaine de visiteurs individuels ou de groupes français et à leur opinion sur la ville⁵⁶. Pour la recueillir, les journalistes les interrogent sur leurs impressions. Cependant, ils n'approchent que les visiteurs dont la présence est connue, soit parce qu'il s'agit d'une personne d'intérêt public, soit d'un groupe officiel de visiteurs.

Notons au passage que mis à part nous livrer des réactions spontanées de visiteurs français et de rendre compte de l'intérêt des New-Yorkais pour l'opinion des Français sur leur ville, ce corpus d'articles permet également d'ajouter quelques noms de Français dont le voyage en Amérique était resté dans l'ombre. Ce sont les voyageurs qui, en général, ne publient pas leurs impressions au retour en France et que l'historiographie a négligés jusqu'à ce jour.

Pour exprimer l'idée centrale de cet article, nous nous limiterons ici à trois catégories de visiteurs. La première est constituée par un groupe de délégués syndicaux parisiens en route pour la World's Fair et chargés d'étudier les solutions américaines des problèmes qui les concernent (1893). La deuxième catégorie de visiteurs

56. L'identification de ces visiteurs n'a donc pas pu se faire à l'aide de la liste des voyageurs-auteurs donné dans l'ouvrage de Frank Monaghan, *French Travellers in the United States, 1765-1932*, New York, The New York Public Library, 1933. L'index du *New York Times* a notamment été dépouillé pour les mots-clefs «visite(eur)» et «France».

comporte des hommes de lettres et journalistes : l'écrivain P. Blouet (1890), l'éditeur M. Firmin-Didot (1893) et les journalistes R. de L'Épée (1893), J. Huret (1902) et S. Lauzanne (1908). La dernière catégorie est celle des artistes : F. A. Bartholdi (1886 et 1893), J.-J. Benjamin-Constant (1888 et 1893), J.-F. Raffaëlli (1895 et 1899) et C. Hoffbauer (1909), auxquels nous ajoutons C. Huard dont le récit sur New York publié en 1906 sur New York attire l'attention du journal.

Délégués syndicaux

Parmi sur les visiteurs arrivés en groupe, nous nous pencherons plus particulièrement sur les 34 délégués syndicaux de Paris. C'est à propos de ce groupe que les journalistes new-yorkais sont les plus prolifiques (cinq articles au total)⁵⁷. Jusqu'en 1893, ce groupe nous donne le plus grand nombre de commentaires sur New York. Ces visiteurs constatent qu'il y a des «choses à New York dignes d'approbation». Il s'agit là d'éléments aussi variés que l'entrée du port, considérée comme «vraiment belle», les hôtels «palatiaux» et le «magnifique» Brooklyn Bridge.

Alors que les rues sont saluées positivement pour leur système de numérotation, leur paysage, en revanche, suscite de vives critiques. Cela concerne l'architecture en général :

«L'architecture de la plupart des bâtiments que nous avons vus ne peut pas être appelée élégante et la plupart d'entre eux ne semblent pas non plus avoir été construits pour assurer le confort.»⁵⁸

Plus spécifiquement, les hautes maisons, malgré un étonnement mélangé de fascination qu'elles suscitent, n'arrangent pas les choses :

«Et, mon dieu, comme quelques bâtiments sont hauts ! Vous n'allez quand-même pas construire beaucoup de tours de Babel qui grimpent jusqu'au ciel !»⁵⁹

L'état du sol lui aussi est critiqué :

«Concernant les rues, nous comprenons qu'elles ont grandement été améliorées pendant ces quelques dernières années, mais elles peuvent certainement supporter encore beaucoup plus d'amélioration et, dans quelques rues que nous avons traversées, le pavage était horrible.»⁶⁰

Le train aérien est le troisième élément mis en cause dans ce paysage urbain :

«Les chemins de fer aériens n'ajoutent certainement pas de la beauté aux rues qu'ils traversent. Ce sont des

57. «From Paris to the Fair», *The New York Times*, 17 septembre 1893, p. 9 ; «More Socialists From France», *The New York Times*, 18 septembre 1893, p. 5 ; «Sightseeing and Learning», *The New York Times*, 19 septembre 1893, p. 9 ; «As Paris Workmen Saw Us», *The New York Times*, 21 septembre 1893, p. 1 ; «Ideas for French Workmen», *The New York Times*, 8 octobre 1893, p. 16.]

58. «Sightseeing...», *NYT, op. cit.*, p. 9.

59. *Ibid.*

60. *Ibid.*

structures maladroites.»⁶¹

Mais, impressionnés par l'efficacité des trains aériens, les délégués se montrent compréhensifs sur son apparence :

«[Ils] sont d'une utilité inestimable pour le transport et, bien sûr, dans une grande ville industrielle et commerciale comme New York, la beauté doit être sacrifiée à l'utilité.»⁶²

Un autre argument avancé par les délégués, dans leur tentatives de compréhension face aux défauts de New York, est celui de la jeunesse de la ville :

«Bien sûr, vous avez une ville nouvelle et un pays nouveau, et nous ne pouvons pas nous attendre à retrouver les choses ici comme elles sont à Paris.»⁶³

Or, à certains moments, la comparaison avec Paris reste apparemment inévitable :

«Quand nous sommes rentrés dans les rues grossièrement pavées, nous étions déçus. Pourquoi ? Quelques'unes de nos rues de faubourg à Paris sont en meilleur état que beaucoup de vos rues.»⁶⁴

Alors que, pour les délégués parisiens, il faut à la métropole américaine un temps de maturation avant de pouvoir prétendre à une admiration plus générale, il y a ponctuellement du progrès :

«Nous croyons comprendre que vos hommes fortunés commencent à devenir artistiques dans leur goût, construisant des logements qui combinent l'élégance architecturale et le confort.»⁶⁵

Mais cela est rapidement contredit par l'un des délégués qui visite les maisons Vanderbilt de la Fifth Avenue. En fin de compte, seul le goût français est jugé satisfaisant :

«Le style américain de sculpture sur bois est de la Renaissance italienne, mais il tombe désagréablement dans le Louis XIV et le Gothique qui sont lourds, surchargés d'ornements et, in fine, allemands. Vos sculpteurs de bois prennent la richesse comme de la richesse ; nous la comprenons comme une finesse infinie dans la fabrication. Nous aimons la simplicité dans la décoration, vous aimez le floral et ce qui attire fortement l'attention. Le travail sur bois que j'ai aimé à la World's Fair était français.»⁶⁶

Les articles consacrés à la visite des délégués parisiens et à leurs observations ne contiennent pas de réactions de la part des journalistes américains. Cependant, la focalisation des visiteurs sur la France semble prêter à irritation, comme l'exprime le sous-titre d'un des articles :

«[Les délégués français] admettent que New York possède des choses dignes d'approbation, mais réclament malgré tout pour la France le titre de propriété dans la plus grande part de mérite qu'ils voient.»⁶⁷

61. *Ibid.*

62. *Ibid.*

63. *Ibid.*

64. *Ibid.*

65. *Ibid.*

66. «Ideas..», *NYT, op. cit.*, p. 16.

67. «Sightseeing...», *NYT, op. cit.*, p. 9.

On peut constater que ces commentaires, livrés spontanément par un groupe de Français dont l'objectif n'est ni l'observation ni la description de la ville, sont très proches de ceux rapportés par Eggermont et Kératry dans leurs publications respectives. Comme chez les deux auteurs, à l'exception du Brooklyn Bridge et en partie du chemin de fer aérien, les éléments positifs sont ceux pour lesquels il est possible d'établir un lien de parenté avec la France ou, plus simplement, qui sont le plus français.

Cette proximité dans l'appréciation de New York nous intéresse à plusieurs égards. Elle prouve que les commentaires des deux auteurs ne sont pas exagérés ou inventés ; et dans le cas où les délégués syndicaux seraient arrivés de Paris avec des idées toutes faites, la confrontation avec la métropole outre-Atlantique ne leur a apparemment pas inspiré d'avis contraires. Puis, dans le sens inverse, nous voyons que le *New York Times* relate les commentaires des visiteurs avec objectivité.

Hommes de lettres & journalistes

Parmi les réactions des visiteurs individuels, regardons d'abord celles des hommes de lettres et des journalistes parisiens. Grâce à son livre sur l'Amérique, *Jonathan and His Continent* — un livre d'ailleurs sévèrement jugé dans les colonnes du *New York Times* —, l'écrivain français Paul Blouet (1848-1903) n'est plus un inconnu à New York. Quand il y arrive en janvier 1890, dans le but d'effectuer une tournée de conférences de quatre mois aux États-Unis, un journaliste du *New York Times* l'interroge. Blouet livre alors quelques pensées sur le succès de son ouvrage sur l'Amérique, sur le Général Boulanger et sur l'exposition universelle de 1889. C'est aussi l'occasion pour lui d'ajouter une remarque critique sur les rues de New York :

«Excusez-moi, mais qu'y a-t-il avec vos rues ? Je n'ai jamais vu auparavant de telles voies sales. Votre administration devrait avoir plus de fierté. La boue est répugnante.»⁶⁸

Avant de se rendre à Chicago, l'éditeur français Maurice Firmin-Didot (1859-1925) est à New York et effectue des visites professionnelles à la Lenox Library et chez le célèbre imprimeur Theodore De Vinne (1828-1914)⁶⁹. Firmin-Didot, que l'article du *New York Times* dit «attiré par les éditions énormes atteintes par nos revues mensuelles», profite alors d'informations de tout premier ordre sur la façon dont elles sont imprimées : c'est justement l'entreprise de De Vinne qui imprime aussi bien *Scribner's* que *The Century*⁷⁰. Un passage de l'article sur Firmin-Didot relate les impressions du Français sur New York :

«Il avait eu une impression de New-York grâce à l'admirable livre sur les États-Unis écrit par son compatriote, M. de

68. «Max O'Rell Here Again», *The New York Times*, 6 janvier 1890, p. 4.

69. «Firmin Didot in New-York», *The New York Times*, 11 juin 1893, p. 16.

70. Les échanges autour de la presse, de l'imprimerie et l'édition sont des aspects des relations franco-américaines qui mériteraient plus d'attention.

Rousiers, publié l'année dernière ; son observation personnelle est encore plus favorable que cette impression. Il admire la variété de l'architecture, la vivacité de la vie, l'air occupé, sérieux et ambitieux des passants. Les scènes de rues, où il observe du respect sans servilité et de la politesse sans affectation, l'amuse ; les voitures, qui sont « toujours pleines sans être complètes, tandis qu'à Paris, elles sont toujours complètes sans être pleines », lui plaisent.»⁷¹

Le premier des journalistes interrogés est un jeune Parisien, nommé Raymond de L'Épée. Il est arrivé avec un groupe d'ingénieurs français. Il porte un jugement plus sévère que Firmin-Didot, mais peut-être parce que l'on lui attribue précisément le rôle d'observateur critique. En effet, le *New York Times* se sert de ce journaliste pour mener une expérience, non pas sur New York, mais sur la grande ville voisine :

«Le New-York Times [...] lui a demandé un jour de la semaine dernière de visiter Brooklyn et de décrire ses impressions sur cette ville comme s'il était engagé dans une tâche similaire pour la presse de Paris.

Voici le résultat, tout en rappelant que l'auteur applique au nouvel objet de son examen les mêmes méthodes et la même franchise qu'il emploierait s'il donnait ses impressions de Tunis ou Tokyo.»⁷²

A part la demande aux visiteurs de commentaires oraux *in situ*, il s'agit là d'une nouvelle forme d'intérêt pour l'observation venue de l'extérieur : la demande explicite d'une observation écrite, et cela selon les règles et critères parisiens. On engage ce journaliste non seulement parce qu'il sait bien écrire mais surtout parce qu'il est Parisien. Apparemment, cela garantit aux New-Yorkais un goût artistique et, par conséquent, une capacité naturelle à émettre des jugements sur les villes. Dans le chapeau de l'article, on peut lire :

«Des spectacles qui stupéfient un Parisien à l'œil vif et qui blessent son goût artistique.»⁷³

Bien que la demande concerne Brooklyn, les observations de L'Épée commencent à New York, plus précisément au terminus des voitures du Brooklyn Bridge, terminus qu'il appelle métaphoriquement la «main tendue par Brooklyn pour attirer les visiteurs». Or, celle-ci blesse immédiatement le goût artistique du Parisien :

«En arrivant au point où cette main aimable mais sale offre sa bienvenue au voyageur, je suis étonné de l'hésitation du membre. Elle ne déclare pas son invitation avec fierté. Au contraire, elle s'avance de façon furtive dans un coin sombre du City Hall Park, comme si c'était le poing d'un ami des vieux jours, minable et appauvri, donnant des coups de coude dans les côtes et demandant humblement de l'attention.

Pour être encore plus franc, je suis très choqué par l'incroyable manque de soins du tunnel en brique et mortier dans lequel le pont vers Brooklyn débute. Il y a là l'odeur, la moisissure et l'humidité d'une cave abandonnée. Au-dessus, la chaux est partie, ce qui expose indécemment la nudité du plafond et des murs.

71. «Firmin Didot..», *NYT, op. cit.*, p. 16.

72. «Boss McLaughlin's Domain», *The New York Times*, 18 septembre 1893, pp. 1-2.

73. *Ibid.*

Aucun effort n'est fait, à cause de cette négligence, de cacher l'ossature métallique de la grande structure qui, soit rougit de honte soit est rouge de rouille, soit, peut-être, souffre pour ces deux raisons.»⁷⁴

Le journaliste continue cette description pendant plusieurs paragraphes. Celle-ci atteint une nouvelle apogée quand il évoque, à l'approche des voitures, «la folle véhémence de tout le monde, apparemment paniqué, qui l'emporte», puis la façon dont des «hommes géants envoient les gens dans les voitures comme s'ils jetaient des sacs de grains dans un moulin».

Cependant, une fois que de L'Épée se trouve sur le pont, l'émotion l'emporte vite :

«Quant au pont lui-même, que devrais-je dire ? Comment puis-je exprimer mon admiration, ma surprise, ma gratitude, que l'ingéniosité de l'homme se soit ainsi réalisée ? [...] Mon cœur bat plus fort. Mon sang coule plus vite. Je suis plein de fierté, une fierté révélée par ce grand triomphe de l'humanité sur des difficultés presque incroyables.»⁷⁵

Ce qui touche le plus le journaliste français, c'est la grande hauteur de son point de vue, combinée, contrairement à la vue depuis un ballon, à sa parfaite stabilité. Il se trouve donc sur «une route qui est absolument rigide et qui ne fait pas peur», une «route dans les airs», qui «contraste avec tout ce qui est nommé un pont à Paris».

Même les câbles, les éléments les plus techniques et industriels du pont, inspirent De L'Épée. Pour en parler, il convoque, d'une part, le monde animal — «une grande araignée a tissé sa toile de câbles à travers un flot» —, et, d'autre part, le monde musical — «[la brise] joue à travers ce réseau de câbles et fait sentir la musique éolienne comme sortie d'une harpe titanique».

Il résume ainsi :

«Il n'y a pas un tel autre pont dans le monde. Il n'y a pas une telle traversée de bras de mer. Il n'y a pas de telles sensations que celles que nous avons à présent, en étant les compagnons de voyage des oiseaux des airs.»⁷⁶

Arrivé à Brooklyn, l'enthousiasme de L'Épée disparaît soudainement. Il accuse les constructions et l'état des rues. La rue principale est «triste et sans intérêt». Mais ce n'est rien comparé à ce qu'il trouve devant lui quand il tourne dans la rue qui mène à Prospect Park, la «gloire de Brooklyn». C'est «une des rues les plus sales et les plus invraisemblables que l'on puisse imaginer», où, «apparemment, il a plu des débris toute la nuit». Le journaliste y voit «d'indignes et ignobles bâtiments — vieilles petites maisons en bois laidement peintes, atelier bas en brique —, des trottoirs occupés par de pauvres étals, des lampadaires qui penchent et des poteaux de télégraphe qui menacent de tomber», sans parler des divers objets qui «ornent» le sol.

74. *Ibid.*

75. *Ibid.*, p. 1.

76. *Ibid.*

**FIGARO WRITER HERE
TO STUDY AMERICANS**

M. Huret Finds New York Extraordinary but Not Beautiful.



Visiteurs français interrogés.

(*NYT*, 20/11/1902, p. 7 ; *NYT*, 16/02/1908, p. SM5.)

De L'Épée insiste cependant sur le fait que «tout cela n'est rien, comparé au choc qui attend le visiteur» sur la place située devant l'entrée du Park. Il s'agit là d'abord d'une fontaine et d'une sculpture de Lincoln, «mais la monstruosité principale [...] est l'arc en marbre blanc» :

«Cet arc est d'un ordre architectural sans nom, et ressemble à la porte d'entrée d'un Lustgarten viennois.

Il serait ridicule de vouloir le comparer avec un arc quelconque d'Europe ou même d'Asie. Il est disgracieux, mal proportionné, et incroyablement mal exécuté.

[...] Comme s'il s'agissait de souligner l'innommable vulgarité de ce portique de Lustgarten, une étroite rangée d'ampoules électriques est placée sous sa gaine.»⁷⁷

Le journaliste termine son article en citant sa conversation avec un habitant de la ville, l'interrogeant sur le rapport des habitants avec l'administration municipale. L'habitant explique que les gens ne se révoltent pas car «c'est une nation très gentille et patiente». De L'Épée s'exclame :

«Bonne foi, la fin d'un mois pareil à Paris verrait tant d'autorités municipales pendues aux lampadaires que cela ressemblerait à un verger à la saison des pommes !»⁷⁸

A notre connaissance, la prochaine visite d'un journaliste parisien n'est relatée qu'en 1902. Il s'agit de celle de Jules Huret (1863-1915), grand reporter au *Figaro*⁷⁹. La différence de réaction de Huret, par rapport à celle de ses prédécesseurs, est plus que palpable ; c'est même une révolution. Le journal rapporte que Huret est venu étudier en Amérique l'industrie et la finance qu'il estime bien supérieures à celles de la France. Surtout, il juge New York en dehors des catégories urbaines parisiennes. Il se laisse séduire, malgré des sensations parfois ambiguës, par les différentes facettes qui constituent la modernité de la ville :

«Il pense que ceci est la ville la plus merveilleuse du monde. «La ville est extraordinaire, fantastique», disait-il hier

77. *Ibid.*, p. 2. Le texte original emploie le mot «Lustgarten».

78. *Ibid.*

79. Grâce à *En Amérique*, récit plusieurs fois réédité qu'il publie à la suite de ce voyage, Jules Huret, grand reporter, compte parmi les voyageurs français les plus importants du début du XXe siècle. Pour plus d'informations biographiques sur Huret, cf., par exemple, la notice consacrée à Huret dans Prevost, M. ; Roman D'Amat, A. ; Tribut de Morembert, H. (sous la dir. de), *Dictionnaire de biographie française*, fascicule no. CIII, Paris, Librairie Letouzey et Ané, 1989, col. 81.

soir, en ouvrant les rideaux de sa chambre donnant sur la Fifth Avenue. «Le bruit est immense, incessant. L'endroit le plus remarquable que j'ai jamais vu, est celui où se croisent le Broadway, la Sixth Avenue, la Thirty-third Street et le bruit d'un continent. Des trains au-dessus, des tramways devant et derrière, et des rails partout autour. C'est extraordinaire, c'est terrible.»⁸⁰

Huret exprime la même fascination ambiguë devant les gratte-ciel :

« «J'ai acheté quelques vues pour regarder», disait-il en prenant quelques images. «Il y en a trente, mais que représentent-elles ? Ce sont tous des bâtiments énormes. Regardez celui-là», disait-il en indiquant une image du Park Row Building, «c'est audacieux. Et celui-là !», montrant une image du Flatiron Building [...]. «Il est merveilleux, il est presque comique ; mais il est laid. Tout est laid sauf le Brooklyn Bridge qui est beau.»⁸¹

En fin de compte, selon l'article, ce que Huret admire, c'est l'énergie des Américains. En tant que ville, New York participe à son expression :

« «[La France] va avoir du mal à combattre l'énergie de votre peuple. Je suis arrivé il y a seulement trois jours et je n'ai pas vu beaucoup plus que le Broadway et la Fifth Avenue, mais la hâte et l'empressement dépasse la compréhension. Ils ne vivent pas longtemps ici, n'est-ce pas ? Je ne vois pas d'hommes âgés dans les rues.»⁸²

Dans notre liste de 1886 à 1909, le dernier des journalistes français interrogés par le quotidien new-yorkais s'appelle Stéphane Lauzanne (1874-1958), rédacteur en chef du quotidien parisien *Le Matin*. Il visite New York en 1908. Ses impressions de la ville, résumées dans un article intitulé «How A French Editor Looks on New York City», montre une fascination du moins égale sinon supérieure à celle dont a fait preuve Huret six ans plus tôt :

« «Oui, New York m'intéresse plus que je ne peux dire. Je ne crois pas que vous réalisez pleinement, en tant que New-Yorkais vivant ici en permanence, combien tout cela est merveilleux. Partout, il y a quelque chose de surprenant, quelque chose d'immense et d'ingénieux.»⁸³

L'évolution du regard de Lauzanne, par rapport à celui de Huret, consiste d'abord en une critique esthétique moins sévère. En effet, plus rien n'est considéré comme laid voire comique :

« «Vous êtes si divers, si variés. Le Times Building là, par exemple — il est merveilleux. Non, peut-être il n'est pas aussi beau, pur et simple que certains des grandes merveilles architecturales de l'Europe ; mais en fonctionnalité, utilité et audace de conception, il en vaut cinquante.»⁸⁴

En revanche, le Riverside Drive, le seul aspect que Lauzanne appelle «beau», se situe en bordure de la ville, loin des affaires et profite du paysage naturel du Hudson River, une rivière «si grande, si splendide, si belle, si calme

80. «Figaro Writer Here to Study Americans», *The New York Times*, 20 novembre 1902, p. 7.

81. *Ibid.*, p. 7.

82. *Ibid.*

83. «How A French Editor Looks on New York City», *The New York Times*, 16 février 1908, p. SM5.

84. *Ibid.*

et si impressionnante» et qui n'a «pas d'égal en Europe».

Cependant, le texte consacré aux commentaires du journaliste français montre clairement que la fascination de Lauzanne pour New York est principalement basée non sur l'esthétique, mais sur trois notions déjà en partie évoquées par Huret : la grandeur, l'énergie et la vitesse. La première concerne l'état physique de la ville, tandis que la deuxième évoque «la qualité électrique» qui l'occupe. C'est la troisième notion qui l'impressionne le plus :

« Mais, plus que toute autre chose que j'ai remarquée pour l'instant à New York, c'est votre vitesse qui m'a frappée comme quelques chose d'extraordinaire. Dans tout, vous êtes miraculeusement rapides. Tout se déplace beaucoup plus rapidement que dans le vieux monde. Les gens, les ascenseurs, les trains, les procédures juridiques, les bateaux, le journalisme — il rit — «toutes les choses semblent participer à une course [...]»⁸⁵

Puis il s'extasie sur les moyens de circulation et sur la multiplication des niveaux de la ville :

« Votre ville ne possède pas seulement toute sorte de moyens élaborés et étendus de trafic en surface, mais elle s'étend d'une manière inimaginable vers le haut et le bas. Vous avez creusé la terre et vous êtes montés dans les airs afin de soulager l'encombrement de vos rues ; votre réseau de tramway, votre Subway et votre train aérien épatent l'esprit pas préparé à voir cela.»⁸⁶

Un élément nouveau par rapport aux commentaires transcrits de Huret est ici la comparaison avec Paris. Alors que cette comparaison était auparavant constamment négative pour New York (par exemple dans le texte de Kératry ainsi que dans les commentaires des délégués syndicaux), elle se transforme ici pour la première fois en une critique de Paris. Si la première comparaison concerne la différence de vitesse — «[à New York], on monte au vingt-deuxième étage en moins d'une minute, tandis qu'à Paris il faut cinq minutes pour arriver au sixième» —, la comparaison suivante concerne de façon nettement plus surprenante l'apparence générale de la ville et donne au passage un petit aperçu du débat parisien sur la réglementation urbaine :

« Je ne considère pas non plus la ligne d'horizon irrégulière, si souvent évoquée, comme étant laide du tout. Elle est singulière, saisissante, différente, mais — bon, on se lasse de l'uniformité. Paris est exquisément uniforme, et il est presque monotone — même si c'est de l'hérésie de le dire. Vos gratte-ciel ne sont pas juste des tombeaux [[*tombs*]] construits pour la tradition — ils signifient quelque chose !»⁸⁷

Et quand, deux mois plus tard, le *New York Times* relate ce que Lauzanne publie dans son journal parisien, le lecteur new-yorkais apprend qu'il croit réellement à la supériorité de l'Amérique. Non seulement «la France

85. *Ibid.*

86. *Ibid.*

87. *Ibid.*

mettrait 50 ans pour édifier le Brooklyn Bridge»⁸⁸, mais «à tout égard, l'Amérique est plus avancée que la France ne le sera dans une douzaine d'années»⁸⁹.

En conclusion des impressions exprimées in situ par Lauzanne, citons cette phrase, également reprise par le journal comme sous-titre de l'article, où le journaliste parisien résume de façon succincte et poétique son admiration :

« Vos rivières sont des océans, vos bateaux sont des colosses, vos trains sont plus rapides que le vent, vos toits sont dans les étoiles ! »⁹⁰

Artistes

S'il est vrai qu'aucun des célèbres impressionnistes français ne traverse l'Atlantique pour assister aux expositions qui leur sont consacrées ou même pour visiter l'Amérique, cette observation ne s'applique pas aux artistes français en général⁹¹. Grâce à leur célébrité outre-Atlantique — évoquée dans notre première partie —, un certain nombre d'artistes français y reçoivent des commandes. Puvis de Chavannes, par exemple, réalise dans les années 1890 un décor monumental pour la nouvelle Boston Public Library des architectes McKim, Mead & White⁹². Citons aussi Carolus-Duran (1838-1917) et Benjamin-Constant, sollicités pour exécuter des portraits à New York⁹³.

Puisque leur présence outre-Atlantique est donc souvent due à des raisons professionnelles, les artistes rendent rarement compte de leur impressions new-yorkaises par écrit. Donc ces impressions sont absentes des études historiques consacrées aux voyageurs français, à l'exception de celles de Charles Huard qui vient en observateur et publie ses impressions⁹⁴. Dans le cas de Benjamin-Constant, de Théobald Chartran (1849-1907), de Carolus-Duran et de C. Hoffbauer, leurs voyages semblent être largement restés dans l'ombre. Grâce aux articles du *New York Times*, on peut identifier ces voyages et connaître quelques opinions sur New York que ces artistes ne diffusent qu'oralement.

88. «France Behind America», *The New York Times*, 26 avril 1908, p. C 1, et «What A French Journalist Found in America», *The New York Times*, 16 août 1908, p. SM 7.

89. «France Behind...», *NYT, op. cit.*, p. C1.

90. «How a French...», *NYT, op. cit.*, p. SM5.

91. Comme l'affirme, par exemple, un bref passage dans Delafond, Marianne et Genet-Bondeville, Caroline, *Jean-François Raffaëlli*, catalogue d'exposition, Paris, Musée Marmottan-Monet, 1999, p. 69.

92. Adler, *Américains à Paris...*, *op. cit.*, p. 182.

93. «The Week in the Art World. Arrival of Carolus Duran», *The New York Times*, 26 mars 1898, p. BR196, et «M. Constant's American Trip», *The New York Times*, 28 mars 1893, p. 8.

94. Cette absence réside dans le fait que les travaux historiques sur les voyageurs s'appuient principalement, sinon exclusivement, sur l'ouvrage de référence de Monaghan, *French Travellers...*, *op. cit.* qui ne cite que les voyageurs qui publient. Un exemple d'étude qui «s'appuie tout naturellement» sur le travail de Monaghan est Trocmé, *La ville américaine*, *op. cit.*

SEEN WITH ARTIST'S EYES

**MR. CONSTANT'S IMPRESSIONS
OF NEW-YORK.
MUCH TO ADMIRE, MORE LIKE PARIS
THAN LONDON IS, BUT VILLAINOUS
HOUSES ON FIFTH-AVENUE.**

L'autorité artistique s'exprime.

(*NYT*, 09/12/1888, p. 12.)

Compte tenu de l'autorité dont jouissent les artistes parisiens à New York, il n'est pas étonnant qu'ils forment une catégorie de visiteurs dont les réactions sont recherchées par le journal new-yorkais. Cependant, dans le cas de la visite de Frédéric Bartholdi (1834-1904) en 1886, les articles se concentrent plus sur la statue nommée *La Liberté éclairant le monde* et sur les réceptions et festivités liées à son inauguration fin octobre 1886 dans la rade de New York⁹⁵. A son arrivée, l'artiste, à la vue de son œuvre installée, se trouve en désaccord total avec certains critiques qui avaient émis des doutes sur son effet, apparemment amoindri par la hauteur du Brooklyn Bridge. Au contraire, il est extrêmement satisfait de la statue installée sur son socle :

« Mon rêve a été réalisé. Tout ce que je peux dire, c'est que je suis enchanté. Cette chose sera éternelle. »⁹⁶

En revanche, en 1893, lors d'une « visite purement privée » à New York, le reporter du *New York Times* questionne Bartholdi concrètement sur ses impressions de la ville :

« Remarquez-vous à New-York des changements positifs ? » était la question.

« Ah, oui ; de très nombreux, » fut la réponse. « Cet après-midi, j'ai fait un long tour en voiture et à pied dans Central Park. Pourquoi, parce qu'au delà du Park toutes les maisons sont neuves. La croissance de New York se remarque beaucoup plus que celle de Paris ou de Londres ou d'autres villes européennes. Mon épouse et moi, nous attendons avec impatience de passer un temps très agréable, et sans doute nous le ferons. Nous avons eu un voyage charmant. Je n'ai jamais vu l'Atlantique si calme. »⁹⁷

Que signifie cette réponse évasive ? Bartholdi est-il incapable de citer des exemples concrets d'amélioration outre la croissance perceptible de la ville ?

En 1888, l'entretien d'un reporter du quotidien new-yorkais et d'un autre artiste français, le célèbre peintre orientaliste et portraitiste Jean-Joseph Benjamin-Constant (1845-1902)⁹⁸, s'avère beaucoup plus riche en commentaires sur la ville. Le titre de l'article qui en résulte, « Seen With Artist's Eyes », exprime bien l'intérêt et le

95. « Bartholdi Well Pleased », *The New York Times*, 26 octobre 1886, pp. 1-2 ; « The Freedom of the City », *The New York Times*, 28 octobre 1886, p. 5 ; « The Visitors From France », *The New York Times*, 6 novembre 1886, p. 5 ; « Would Guild the Goddess », *The New York Times*, 4 septembre 1893, p. 4.

96. « Bartholdi... », *NYT, op. cit.*, pp. 1-2.

97. « Would Guild... », *NYT, op. cit.*, p. 4.

98. J.-J. Benjamin-Constant est également professeur à l'Académie Julian de Paris ; il y enseigne, parmi bien d'autres, les peintres américains Maurice Prendergast, Henry Ossawa Tanner, Charles Courtney Curran ; cf. les notices consacrées à Benjamin-Constant et à ces élèves dans Bénézit, E., *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs*, nouvelle édition entièrement refondue sous la direction de Jacques Busse, Paris, Éditions Gründ, 1999. Quelques années après cette première visite, sa célébrité aux États-Unis est telle que la revue *Harper's* lui demande d'écrire un article sur quelques-uns de ses portraits ; cf. Benjamin-Constant, J. J., « My Portraits », *Harper's New Monthly*, mai 1901, pp. 820-828.

respect particuliers pour la vision d'un artiste⁹⁹.

Benjamin-Constant n'est pas un simple touriste. Venu à New York, comme Bartholdi, pour des raisons professionnelles, il ne se consacre pas à des festivités. Au contraire, pendant deux mois et demi environ, il s'installe dans un atelier et peint plusieurs portraits dont celui de M. Jay Gould, magnat des chemins de fer¹⁰⁰. Alors qu'il est interrogé un mois après son arrivée à New York, Benjamin-Constant, contrairement à d'autres visiteurs d'un jour, est conscient de la difficulté de s'exprimer de façon juste. Il hésite d'abord à livrer ses impressions, mais, «puisque l'on lui demande son opinion, il parle».

Puisqu'il s'agit du premier artiste français s'exprimant longuement sur New York, nous citerons de longs passages du journal :

«Il a été bien impressionné par New-York à partir du moment où il est entré dans la partie basse de la baie. Il a considéré le port comme une belle chose et le Brooklyn Bridge comme un merveilleux monument d'entreprise. Quand il a eu un peu d'expérience de la ville, il a vite conclu que les gens étaient vifs, intelligents, actifs, travailleurs et progressifs, ne s'inclinant devant personne et n'acceptant jamais la deuxième place. Il était sûr qu'ils seraient les premiers à faire le voyage vers la lune quand la route s'ouvrirait vers cette planète.»¹⁰¹

Après ces remarques introductives, l'article évoque la fascination du peintre pour la vie contemporaine de la ville industrielle moderne. Notons que ces impressions précèdent précisément de vingt ans celles du journaliste Lauzanne :

«Tout en révéralant le passé, il admirait aussi le présent, et il considérait New-York comme une ville avant tout du présent et venant du présent. C'est ici qu'existaient l'art d'aller en dix minutes là où il fallait une heure ailleurs, et il y existait aussi la plus exceptionnelle présentation de merveilles d'application électrique, notamment concernant les phases de la télégraphie. De surcroît, New-York était un lieu où les gens ne payaient pas en mots mais en dollars, et où le fer et le feu mettaient tout en mouvement. C'était, avant tout, une ville de vie rapide, et il était convaincu qu'elle serait la première dans la grande course de toutes les nations vers la perfection de l'industrie.»¹⁰²

En outre, l'artiste parisien décèle également des sujets à peindre :

«D'un point de vue pittoresque et artistique, il sentait que la partie basse de la ville — la partie qui borde les eaux de la rade — pourrait fournir à tout artiste un sujet digne de son art.»¹⁰³

Benjamin-Constant ne considère pas pour autant la ville elle-même comme artistique. Dans la Fifth Avenue, le mobilier et la décoration des logements, ainsi que les collections de tableaux, montrent certes «que Paris a

99. «Seen With Artist's Eyes», *The New York Times*, 9 décembre 1888, p. 12.

100. *Ibid.*, p. 12 ; «M. Constant's...», *NYT, op. cit.*, p. 8.

101. «Seen with...», *NYT, op. cit.*, p. 12.

102. *Ibid.*

103. *Ibid.*

envoyé de généreuses contributions de ses riches magasins d'art», mais l'extérieur demeure inacceptable aux ses yeux :

«Malgré sa nature aimable, M. Constant n'a cependant pu trouver la moindre excuse pour louer ou même tolérer l'architecture et la couleur des bâtiments de la Fifth Avenue. Leurs tristes façades rouges ou chocolat sale, se décolorant avec le temps vers la laideur, n'ont pas été prévues pour réjouir l'œil d'un seul artiste. Il n'a trouvé qu'une seule maison sur la Fifth Avenue semblant protester contre l'architecture gréco-gothique-anglicane que l'on rencontre partout et qui domine tout comme un souverain tyrannique. Cette maison était en marbre, et il a été informé qu'elle appartenait à Monsieur «Van der Biet». Il semble qu'elle se soit égarée dans la Fifth Avenue par hasard, et s'arrête là comme une perle dans un cadre morne. C'était une œuvre d'art dont Paris serait fier.»¹⁰⁴

Le peintre parisien connaît aussi les conditions nécessaires pour que New York devienne artistique, au même titre que la capitale française :

«M. Constant était de l'avis que, peut-être dans 100 ans ou peut-être dans 50, toutes ces maisons en chocolat et rouge-poivron seront remplacées par de splendides palais de marbre. Alors, New-York sera l'artiste sœur de Paris.»¹⁰⁵

Un dernier commentaire sur l'environnement construit montre de nouveau que Benjamin-Constant apprécie les éléments authentiquement new-yorkais :

«Cependant, il avait une meilleure opinion de quelques grands bâtiments dans la ville basse et exprimait franchement son admiration pour eux.»¹⁰⁶

A travers ces commentaires, malgré les critiques, il apparaît que le peintre français est fasciné par New York. Il s'y sent très bien et même proche de Paris.

«En tant que Français, je dois dire que je sens partout à New York l'air de la France. Quand je rencontre des gens dans la rue, je sens une pulsion presque irrésistible de leur parler en français et il me paraît faux qu'ils parlent anglais. Quand je suis dans une voiture à cheval, ou un omnibus ou un fiacre, je me sens beaucoup plus proche de Paris que quand je suis à Londres. Quel dommage que les Américains ne parlent pas français et que la Fifth Avenue soit de si vilaine couleur et si longue !»¹⁰⁷

Au sujet de ce triangle de métropoles, Benjamin-Constant n'est pas le seul parmi les visiteurs français à New York à exprimer une sensation de plus grande proximité avec Paris qu'en séjournant à Londres. Pour Huret, «les hommes new-yorkais sont plus beaux et paraissent moins brutaux que les Anglais»¹⁰⁸. Quant à Lauzanne,

104. *Ibid.*

105. *Ibid.*

106. *Ibid.*

107. *Ibid.*

108. «Figaro Writer...», *NYT, op. cit.*, p. 7.

qui s'attendait à un «autre Londres, mais plus grand et plus varié», considère New York finalement pas plus londonien que parisien. Le Central Park «ne peut pas se comparer un seul instant au bois de Boulogne, bien qu'il soit plus beau que le Hyde Park»¹⁰⁹.

Le peintre parisien Jean-François Raffaëlli, évoqué dans notre première partie pour ses expositions de peintures parisiennes à New York, en réponse à une invitation, y arrive pour la première fois en février 1895. A la différence de Benjamin-Constant, il ne vient pas pour exécuter des travaux artistiques mais pour ouvrir son exposition, organisée par l'American Art Association, ainsi que pour donner des conférences sur l'art¹¹⁰. La durée de son séjour est prévue pour quelques jours. Au total, Raffaëlli reste quatre mois. A son retour à Paris, il explique au quotidien *Le Journal* que l'énorme succès de son exposition new-yorkaise avait conduit d'autres villes à la réclamer et qu'il avait alors décidé d'accompagner ses œuvres à Philadelphie, à Chicago et à Boston, et également de donner 14 conférences¹¹¹. Cette longue visite inclut également la publication, dans *Scribner's Magazine*, d'un texte du peintre français sur l'impressionnisme¹¹².

Par ses expositions et par ses autres activités, le peintre épate apparemment l'Amérique — il se vante de la publication de plus de 700 articles de journaux à son sujet¹¹³ —, mais dans quelle mesure ce pays l'impressionne-t-il ?

Dès son retour à Paris, à la fin du mois de mai, Raffaëlli, le seul impressionniste parisien ayant franchi l'Atlantique, se vante devant les frères Goncourt et Octave Mirbeau (1848-1917) de son succès en Amérique, mais aucune de ses impressions n'est transmise¹¹⁴. Camille Pissarro est finalement le seul ami grâce auquel il existe une petite trace de l'impression générale de Raffaëlli de l'Amérique. Dans une lettre de 1896, Pissarro écrit :

«Rencontré hier Raffaelli qui m'a narré son voyage en Amérique, enthousiasmé !! peuple immense, grandiose, plein d'avenir.»¹¹⁵

Pour ce premier voyage de 1895, deux sources indiquent que cet enthousiasme concerne également les villes. Dans la préface du catalogue de son exposition new-yorkaise, Raffaëlli écrit :

«Enfin, j'envie vos artistes américains. Ils ont un magnifique avenir : ils ont à découvrir, à élever à la beauté, à faire

109. «How a French...», *NYT*, *op. cit.*, p. SM5.

110. «French Painters Sail For New-York», *The New York Times*, 27 janvier 1895, p. 5.

111. Docquois, Georges, «J.-F. Raffaëlli retour d'Amérique», *Le Journal*, 20 juillet 1895, p. 5.

112. Raffaëlli, «Impressionists», *Scribner's*, *op. cit.*, pp. 630-633.

113. Docquois, «J.F. Raffaëlli...», *Le Journal*, *op. cit.*, p. 5.

114. Goncourt, *Journal...*, *op. cit.*, tome IV (1891-1896), p. 799. Et Raffaëlli, Jean-François ; Mirbeau, Octave, *Correspondance, suivie des articles de Mirbeau sur Raffaëlli*, textes établis, présentés et annotés par Pierre Michel, Tusson (Charente), Du Lérot, 1993, p. 87.

115. Cf. la lettre de C. Pissarro à Lucien [?] daté du 3 juillet 1896, citée dans Bailly-Herzberg, Janine, *Correspondance de Camille Pissarro, tome 4, 1895-1898*, Paris, Éd. du Valhermeil, 1989, p. 223.



L'œuvre d'outre-Atlantique de Raffaëlli : une Amérique européenne.

(Raffaëlli, *Boston*, 1899 ; Raffaëlli, *Philadelphia*, 1899 ; Raffaëlli, *Dewey Arch New York*, 1899.)

aimer votre pays superbe, vos villes magnifiques. Il ne faut pas que la vieille Europe laisse un regret dans votre cœur et, pour cela, il vous faut de l'art autour de vous, sous toutes ses formes ».¹¹⁶

Si Raffaëlli trouve les villes «magnifiques», c'est parce qu'il accepte leurs différences esthétiques par rapport aux villes européennes. Elles reflètent bien ce qu'il demande pour l'art américain :

« «Je souhaite que cet art soit de plus en plus digne de votre terre d'Amérique, terre promise de la liberté. Je souhaite qu'il soit ferme, fort, franc et loyal, plutôt un peu rude : le spectacle du trop joli dans l'art, autour de soi, déprave les caractères, amollit la volonté, salit l'âme et devient, pour celui qui lui donne asile dans sa maison, une véritable école de niaiserie, de faiblesse et de lâcheté ».¹¹⁷

Ses idées sur l'art, commentées par le *New York Times*, peuvent elles aussi expliquer l'absence d'a priori face aux villes américaines :

«On pourrait presque appeler l'art de M. Raffaëlli l'apothéose du laid, tellement il persiste à éviter tout ce qui s'approche du beau, du gracieux et du décoratif.»¹¹⁸

Quant à New York, son ambiance littéralement électrique possède des effets stimulants sur le peintre français. Ce qu'il à son retour à Paris :

« «J'étais à peine arrivé à New York que, en artiste sensitif, j'éprouvai ce besoin de remuer et d'agir. J'avais de continuelles et d'irrésistibles envies de sauter dans les tramways électriques, sans but, et seulement pour satisfaire ce besoin de me dépenser, qui me dévorait sans que je susse pourquoi ».¹¹⁹

En 1899, invité à participer à un jury à Pittsburg, Raffaëlli visite une deuxième fois l'Amérique. De retour à New York, il ouvre son exposition chez Durand-Ruel. Selon le *New York Times*, il a d'autres projets qui nous

116. Cité dans Alexandre, Arsène, *Jean-François Raffaëlli, peintre, graveur et sculpteur*, Paris, H. Floury, 1909, p. 180.

117. *Ibid.*

118. «Work by J.F. Raffaëlli», *NYT*, *op. cit.*, p. 4.

119. Docquois, «J.F. Raffaëlli...», *Le Journal*, *op. cit.*, p. 5.

intéressent plus particulièrement :

«M. Raffaëlli passera probablement l'hiver ici à l'hôtel Martin et il a l'intention de peindre quelques scènes de rue de New York et de donner une série de conférences à Boston, Philadelphie, Chicago et ici-même. Il dit qu'il aimerait bien peindre une vue de la Fifth Avenue [de New York] et de l'hôtel de ville de Philadelphie.»¹²⁰

Dans un article antérieur, le journal indique que Raffaëlli «va peindre un tableau d'une partie de la Broad Street à Philadelphie et peut-être d'autres du Madison Square et de la Fifth Avenue à New York»¹²¹.

Raffaëlli réalise bien un tableau à Philadelphie et au moins un autre à New York. Or, on peut facilement constater que les deux sont éloignés de l'art qu'il avait préconisé aux Américains en 1895 et qu'ils sont également éloignés de la définition de son art commentée par le journal new-yorkais. Même en 1899, le journal insiste sur le fait que «M. Raffaëlli est un enthousiaste à l'égard des choses américaines»¹²². Et pourtant, il réalise dans les deux cas des tableaux les plus européens possibles ; en cela, ils mettent en scène, avec un point de vue frontal et une composition axiale, des constructions publiques dont le style fait entièrement référence à des modèles européens : le style Second Empire pour l'hôtel de ville de Philadelphie et l'Arc de Titus romain pour le Dewey Arch (temporaire), dont le placement dans l'axe de la Fifth Avenue s'appuie sur la mise en scène de l'Arc de Triomphe de l'Etoile par rapport à l'avenue des Champs-Élysées.

Alors que Raffaëlli est probablement un des premiers visiteurs français à exprimer de l'enthousiasme vis-à-vis de l'Amérique et le premier artiste parisien moderne à représenter New York, l'image qu'il renvoie est tout, sauf typiquement américaine. Selon Raffaëlli lui-même, relaté par le *New York Times*, la raison de ce revirement semble ironiquement être la première visite en Amérique. Pour lui, l'impression de cette première visite, où il «découvre un espoir sans fin pour tous les hommes confiants en leur propre force», est si forte que, lors de son deuxième séjour en Amérique, il l'invoque pour expliquer l'évolution de ses sujets de peinture «vers des portraits de jeunes filles et d'enfants, des fleurs, la lumière du soleil, et toute chose agréable»¹²³.

Dans l'ensemble, tout en agissant depuis 1895 dans les milieux artistiques parisiens comme un diffuseur actif d'une idée positive de l'Amérique et de ses villes, Raffaëlli ne transmet pas pour autant des images graphiques traduisant sa fascination pour ce qui est américain. *In fine*, son travail n'apporte rien d'autre à l'imaginaire new-yorkais des Parisiens qu'une envie apparente, de la part des New-Yorkais, de copier l'Europe.

Les images new-yorkaises du Français Charles Huard (1874-1965), produites en 1905/1906 pendant un séjour

120. «The Week in Art», *The New York Times*, 14 octobre 1899, p. BR704.

121. ««Painter of Paris» Here», *The New York Times*, 9 octobre 1899, p. 10.

122. «The Week..», *NYT, op. cit.*, 14 octobre 1899.

123. «The Week in Art», *The New York Times*, 18 novembre 1899, p. BR780.

de plusieurs mois, sont à l'opposé de celles de Raffaëlli¹²⁴. Peuplée de hauts édifices plutôt que de monuments à l'euro-péenne, et également dépourvue de mise en scène monumentale, la ville que dessine Huard n'appartient clairement pas au vieux monde et semble bien plus proche de la réalité. C'est comme si Huard exprimait là la fascination évoquée, mais non représentée, de Raffaëlli et de Benjamin-Constant.

D'un point de vue esthétique et stylistique, il n'est peut-être pas surprenant que Huard soit plus susceptible que Raffaëlli de représenter New York. Connu du public américain comme un des «Illustrateurs de Montmartre», Huard partage en réalité plus de points communs qu'avec le peintre français¹²⁵. Illustrateur et graveur, comme l'Américain, Huard partage avec celui-ci également le goût du pittoresque. Cette proximité s'affiche pleinement dans ses vues de New York. L'artiste français, par un trait plus continu et plus de précisions dans les détails, montre New York plus crûment que le fait Pennell. Cependant, une mise en parallèle de quelques-unes de ses images avec celles de 1904 de l'artiste américain, démontre que la plupart des sujets, et parfois même les mises en scène, sont très proches, même si, dans le cas du Flatiron Building, Huard s'inscrit plutôt dans la logique des photographes pictorialistes Stieglitz et Steichen.

En 1906, Huard publie ses impressions new-yorkaises dans un récit illustré titré *New York comme je l'ai vu*¹²⁶. C'est un ouvrage sans doute remarqué à Paris. Au moment de sa parution, il est présenté dans la presse générale ainsi que dans des revues d'art¹²⁷. En 1913, il est réédité sans aucune modification. Dans ses 195 pages, le livre contient près de 140 dessins dont un quart montre des constructions et l'espace de la ville. L'importance de l'ouvrage de Huard pour l'imaginaire new-yorkais des Parisiens réside d'abord dans ce grand nombre d'illustrations qui montrent un New York sans idéalisation ou euphémisme apparents. C'est un New York de contrastes, mis en scène pour amplifier sa qualité pittoresque. De façon plus générale, la publication même d'un récit d'artiste sur la métropole américaine seule lui attribue, sinon une qualité artistique, au moins un intérêt artistique jusqu'alors nié.

Or, cet ouvrage français possède, pour d'autres raisons, une grande importance également pour les New-Yorkais. Alors que Huard, qui voyage à titre personnel et sans autre objectif professionnel que d'observer New

124. Charles Huard est un peintre, graveur, aquarelliste, dessinateur et illustrateur français. Il est principalement connu pour avoir illustré, en 1910, des *Œuvres complètes* de Honoré de Balzac.

125. En 1904, le *New York Times* mentionne Charles Huard à propos de la présentation succincte d'un nouveau livre : Emanuel, Frank L., *Illustrators of Montmartre*, Langham Series of Art Monographs, New York, Ch. Scribner's Sons, 1904. Cf. «Two New Art Monographs», *The New York Times*, 28 mai 1904, p. BR361. En plus de Huard, ce petit ouvrage présente Steinlen, Toulouse-Lautrec, Vallotton, Caran d'Ache, Balluriau, Morin, Wely, Malteste, Forain, Léandre.

126. Huard, Charles, *New York comme je l'ai vu*, Paris, Eugène Rey, 1906. Notons que Huard épouse à New York, en novembre 1905, l'Américaine Frances Wilson (1885-?). Cependant, nous ignorons si le séjour new-yorkais de Huard fait suite à leur rencontre ailleurs ou bien s'il la provoque.

127. A titre d'exemple, cf. «Bibliographie — Livres d'art : *New-York comme je l'ai vu*», *Supplément illustré de l'Art et les Artistes*, no. 20, novembre 1906, p. XXV.



Le regard de Stieglitz et de Steichen dans celui de Huard.

(Huard, *New York...*, p. 109 ; Stieglitz, *Flat-Iron*, 1903 ; Steichen, *Flatiron*, 1904).

York et de décrire, passe inaperçu pendant son séjour (du moins dans le *New York Times*), la publication de son livre y fait sensation. En effet, seulement deux semaines après sa publication, à Paris, l'éditorial du *New York Times* annonce l'arrivée du premier exemplaire «dans ce pays» :

«New York est habitué à faire objet de vivisection. Quand l'opération est réalisée par une main gentille, telle que celle de M. Ch. Huard, l'artiste-journaliste français, elle devient plaisante même pour la victime. M. Huard a passé une saison ici avec un plus grand profit que celui de l'observateur étranger habituel, et il a dûment écrit et illustré un livre. Il est immensément dégoûté par quelques aspects de la métropole, mais il est si piquant dans l'expression de son déplaisir, et sur certains points si admiratif et flatteur, qu'aucun ressentiment ne peut être nourri à son égard.»¹²⁸

La véritable raison de la sensation causée par le travail de l'artiste français ne se dévoile que dans l'édition du lendemain. L'article de pleine page qui lui est consacré, intitulé «New York As Seen by A French Artist», présente Huard comme l'artiste étranger tant attendu pour enfin dépeindre New York¹²⁹. Il commence par ces lignes suivantes :

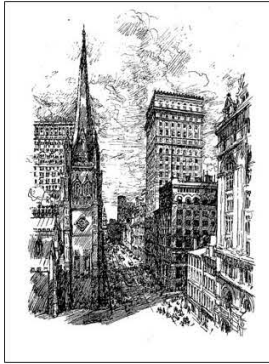
«Manhattan a été le ballon de football pour des étrangers sévères depuis les colons du XVIIIe siècle [...]. Des porcs, comme certains honnêtes touristes du début du XIXe siècle ont affirmé, paraient dans de nombreuses rues extérieures, et la discipline civique était si assouplie que New York était une ville en grande partie crasseuse, ouverte à l'incursion de la fièvre jaune et de la malaria. Mais parmi tous les auteurs étrangers il n'y a pas d'artiste qui, le crayon dans une main et la plume dans l'autre, aille prendre des images des types que l'on croise dans les divers coins peu connus de la ville et griffonner ses impressions au même temps. Seulement, un tel touriste était nécessaire, et il est venu.»¹³⁰

On comprend alors que l'œuvre de Huard remplit un réel manque et satisfait une demande implicite des New-Yorkais. Pour l'attention apportée à leur ville, et malgré une critique parfois dure, la reconnaissance et la gratitude du *New York Times* lui semblent assurées. Au passage, associée à la méthode, elle représente aussi

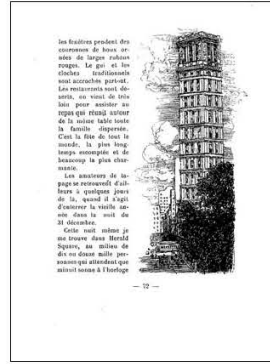
128. «Editorial», *The New York Times*, 20 octobre 1906, p. 6.

129. «New York As Seen by a French Artist», *The New York Times*, 21 octobre 1906, p. SM 1.

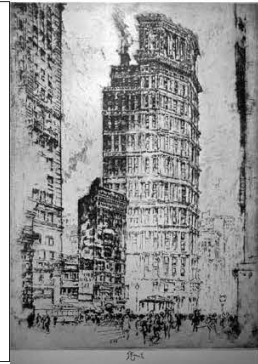
130. *Ibid.*



"The Golden Cornice" (100 Broadway).



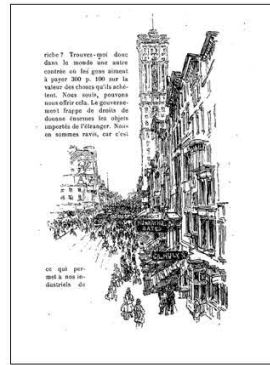
Les Français produisent des
cristaux de verre au
prix de 100 francs
par tonne. Les
Américains produisent
des cristaux de verre
au prix de 10 francs
par tonne. Les
Français produisent
des cristaux de verre
au prix de 100 francs
par tonne. Les
Américains produisent
des cristaux de verre
au prix de 10 francs
par tonne.



Park Row.



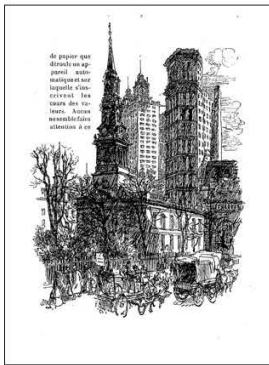
The Stock Exchange.



Le 7 traverser qui dit
dans le monde des
cristaux de verre au
prix de 100 francs
par tonne. Les
Américains produisent
des cristaux de verre
au prix de 10 francs
par tonne.



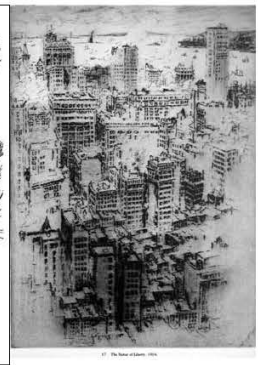
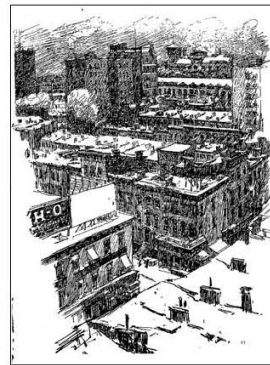
The Times Building.



de papier que
débiteront les
paris
américains
laquelle s'écrit
cristaux de verre
au prix de 100 francs
par tonne.



The Four-story House.



Le regard de Pennell dans celui de Huard.

(colonnes 1 et 3, œuvres de C. Huard : *New York...*, frontispice, pp. 72, 23, 79, 55, 117, 63, 121 ; colonnes 2 et 4, œuvres de J. Pennell : Keppel, *Mr. Pennell's Etchings...*, p. 13 ; *Century*, 03/1905, np. ; *Craftsman*, 01/1907, p. 465 ; Keppel, *Mr. Pennell's Etchings...*, pp. 3, 11, 19, 9)

une confirmation du travail de Pennell. Charles Huard, non seulement en tant qu'artiste mais surtout en tant qu'artiste français, permet enfin à New York de se sentir artistiquement remarqué voire apprécié. Si Huard est présenté comme étant très critique face à l'importance de l'argent et de la course perpétuelle (parmi d'autres éléments), il est également décrit comme impressionné par les gratte-ciel et capable de déceler de la poésie dans la ville.

L'année suivante, Huard confirme indirectement son acceptation artistique de New York. Quand il publie en 1907 son récit illustré sur Berlin, le journal new-yorkais, satisfait que d'autres villes soient aussi soumises au regard sévère de cet artiste observateur, y consacre autant de place qu'au livre sur New York¹³¹. Le journal cite longuement la critique principale de Huard à l'encontre de Berlin qui respire «partout l'ordre et la méthode» et «qui doit être la première ville du monde pour la largeur des avenues, pour l'éclairage et pour la propreté», mais dont «la nouveauté, l'absence de charme, la monotonie» et la «laideur de l'architecture» font que la ville rappelle certaines villes américaines, mais «sans l'animation des masses, sans l'ambiance de lutte et sans l'audace des nouveaux styles d'architecture»¹³². Mieux encore, le lecteur new-yorkais de cet article peut tirer une réelle satisfaction de cette lecture, car un des sous-titres annonce en grandes lettres :

«[Huard] trouve pour l'artiste plus de choses à admirer dans la métropole américaine que dans la ville allemande.»¹³³

Le dernier des artistes français de notre liste qui s'exprime sur New York est le peintre Charles Hoffbauer (1875-1957)¹³⁴. A l'instar de Pierre Puvis de Chavannes (1824-1898) ou de Benjamin-Constant, il vient en Amérique pour exécuter «plusieurs commandes importantes»¹³⁵. Il débarque pour la première fois à New York en décembre 1909 puis retourne à Paris mais revient en automne 1910 pour vivre pendant plusieurs années à New York puis, à partir de la fin 1912, à Richmond¹³⁶. Avant de s'installer dans la capitale de la Virginie, Hoffbauer passe brièvement à Paris en septembre 1912. A cette occasion, le quotidien parisien *Le Temps* l'interroge sur son maître Gustave Moreau (1826-1898), sur sa carrière et sur son séjour américain :

«[...] Je visitai l'Italie, la Grèce, l'Égypte. L'Amérique surtout m'attirait. Un jour, en compagnie de mon ami le statuaire

Bartlett, je m'embarquai pour New-York. Voici deux ans que j'y suis.

— Avez-vous été déçu ?

— L'Amérique est un pays curieux, fait de contrastes violents, d'oppositions tranchées qui subsistent sous

131. «Berlin Ravaged With Pencil and Pen», *The New York Times*, 23 juin 1907, p. SM 9.

132. *Ibid.*

133. *Ibid.*

134. Charles Hoffbauer, élève de Moreau et de Flameng, est un peintre d'histoire, de scènes de genre et de portraits. Il est surtout connu pour ses sujets militaires. Il est reconnu depuis 1898 où il expose pour la première fois, et avec succès, au Salon.

135. «Hoffbauer To Visit Gibson», *The New York Times*, 19 décembre 1909, p. C2.

136. La présence de Hoffbauer à New York en mars 1911 est confirmée par l'article «Artists at Dinner in Student Dress», *The New York Times*, 14 mars 1911, p. 8. A Richmond, il exécute des peintures murales pour le mémorial de la Guerre de Sécession.

Le New York «ultra-moderne» de
C. Hoffbauer.

(Cat. ill. du Salon de 1905, p. 2.)



l'apparente unité, j'entends l'unité morale. Non, je n'ai pas été déçu. Tout, est là-bas, pittoresque et neuf, et souvent émouvant. Telle petite ville reste construite en planches, évoquant l'idée d'un campement provisoire. Telle autre, déjà formée, paraît une ruche formidable. L'air retentit partout de bruits d'un travail intense. Les machines perforatrices y creusent sans arrêt le roc où se planteront les fondations de quelque édifice gigantesque, de ces *sky-scrapers* qui mieux que les admirables reconstitutions d'architecture antique telles que la Pennsylvania [sic] Station, à New-York, révèlent le génie américain.»¹³⁷

Hoffbauer peint-il ce qui «révèle le génie américain» ? Oui, selon le *New York Times* qui présente l'artiste, au même moment que l'interview du *Temps*, dans un paragraphe de la rubrique «Art Notes from Paris» :

«La première grande notoriété de M. Hoffbauer est due au succès de sa peinture au Salon de 1905, *Nuit sur les toits de New York*, bien qu'il n'ait jamais traversé l'Atlantique. Beaucoup d'Américains étaient étonnés du réalisme de ce tableau [...]. Il est considéré comme «très américain».»¹³⁸

La consultation du catalogue du Salon parisien de 1905 permet rapidement de connaître ce tableau. Titré *Sur les toits — On the roof*, il y est publié sur la page 2 (sur un total de 256)¹³⁹. Au premier plan, on y voit une scène de dîner bourgeois (smoking, robe extravagante, champagne et cigare inclus) ayant lieu sur une terrasse située de toute évidence dans le haut d'un immeuble. Elle se déroule sur fonds de paysage urbain nocturne, peuplé d'immeubles éclairés dont au moins deux, dépassant le cadre de l'image, sont des gratte-ciel.

Comme nous l'avons noté dans un chapitre antérieur, Stapley, dans son article «The City of Towers» de 1911, mentionne un tableau de New York «ayant fait sensation au Salon» sans citer le nom de l'artiste¹⁴⁰. De toute

137. Janneau, Guillaume, «Un peintre français aux États-Unis», *Le Temps*, 24 septembre 1912, p. 4. Notons que le père de Hoffbauer, Theodor Josef (1839-1922), un architecte allemand naturalisé français, est «bien connu par ses reconstitutions d'édifices anciens» et pour la publication «de nombreux ouvrages d'architecture, notamment *Le Vieux Paris* [date ?] et *Paris à travers les âges* [Paris, Firmin-Didot, 1875-1882]». Cf. les notices « Hoffbauer Charles Constantin Joseph » et « Hoffbauer Theodor Josef Hubert » dans Bénézit, E., *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs*, nouvelle édition entièrement refondue sous la direction de Jacques Busse, tome 7, Paris, Éditions Gründ, 1999, p. 105.

138. «Art Notes From Paris», *The New York Times*, 29 septembre 1912, p. SM15.

139. Baschet, Ludovic (sous la dir. de), *Société des artistes français, Catalogue illustré du Salon de 1905*, Paris, Bibliothèque des Annales, 1905, p. 2.

140. Stapley, «The City...», *Harper's, op. cit.*, p. 697. Cette article, qui contient les illustrations new-yorkaises d'Henri Deville, est longuement évoqué dans notre deuxième partie.

évidence, il s'agit de Charles Hoffbauer. Par conséquent, il est aussi l'artiste qui, toujours selon Stapley en 1911, «retourne à Paris avec d'autres toiles, dans le but d'attirer tout autant l'attention». Alors qu'il est aisé, aujourd'hui, d'identifier des tableaux new-yorkais de Hoffbauer des années 1920 (il s'agit notamment de vues nocturnes de Times Square sous la neige), nous n'avons pas pu identifier ceux de 1910 et 1911¹⁴¹. Le catalogue du Salon de 1911 indique bien, dans la liste des titres des œuvres exposées, que Hoffbauer montre un tableau titré *New York*. Par contre, il ne figure pas parmi les images incluses dans la deuxième partie du catalogue¹⁴², et on ne le retrouve pas non plus parmi celles des diverses revues illustrées et d'art publiées à l'occasion du Salon¹⁴³. Un commentaire de la *Revue des Beaux-Arts* permet de connaître au moins une partie de la réception de ce tableau :

«Salle XXXVII : [...] Très inesthétique, et pourtant bizarrement attirant est le «New-York» nocturne de M. Hoffbauer.»¹⁴⁴

Hoffbauer est le premier peintre à diffuser à Paris une image nocturne, poétique et en couleur du New York des gratte-ciel et de la vie moderne. Ces tableaux provoquent des réactions ambiguës auprès du public français. Tout comme celui d'Huard, l'importance du travail de Hoffbauer ne réside pas seulement dans la seule diffusion d'images new-yorkaises à Paris. Mildred Stapley s'appuie sur «un Français», maintenant identifié comme étant C. Hoffbauer, pour cautionner l'avis positif de New York. Un an après l'article de Stapley, le *New York Times* publie une partie de l'article déjà cité du *Temps* en l'introduisant avec les mots suivants :

«Peut-être quelques amateurs d'art en Amérique s'intéressent à savoir comment un artiste français de très haut rang considère leur pays et son esthétisme.»¹⁴⁵

141. L'existence de cette production new-yorkaise de Hoffbauer du début des années 1910 trouve également une confirmation dans le paragraphe «Ventes publiques» de la notice sur Hoffbauer du dictionnaire de Bénézit où *Une rue de New York sous la pluie* est datée «vers 1912». La consultation des catalogues des Salons de 1910, 1911, 1912 et 1913 montre cependant que *Une rue de New York sous la pluie* n'y est pas exposé.

142. *Société des artistes français, Catalogue illustré du Salon de 1911*, édition Baschet, Paris, Bibliothèque des Annales, 1911, np.

143. Pour le Salon de 1911, nous avons consulté : *L'Illustration, L'Art et les artistes, La Revue de l'art ancien et moderne, La Gazette des Beaux-Arts, Le Journal des arts, La Revue des Beaux-Arts*.

144. «Salon des artistes français — Le paysage», *La Revue des Beaux-Arts*, 18 juin 1911, p. 4.

145. «Art Notes From Paris», *The New York Times*, 13 octobre 1912, p. X7.

VII.3

Greetings de New York

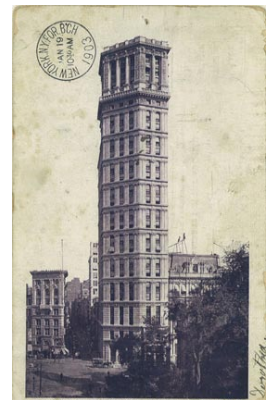
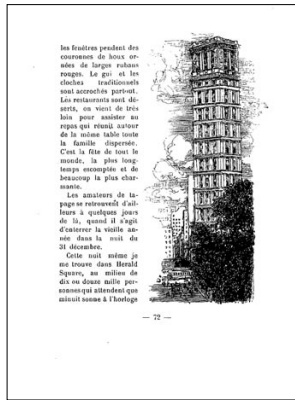
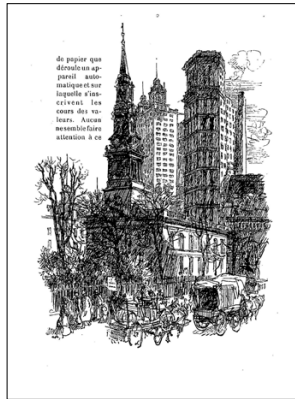
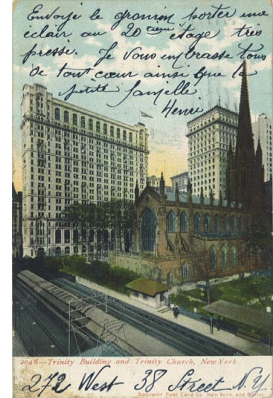
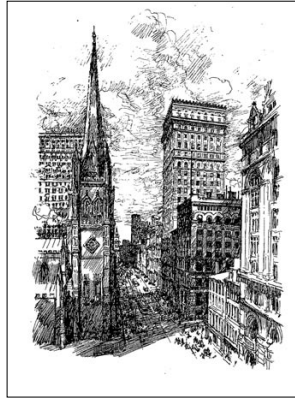
Français anonymes, vecteurs d'un imaginaire très new-yorkais

La réaction de plus en plus positive des visiteurs français face à New York ne se manifeste pas seulement dans les articles de journaux dédiés à quelques personnes connues ou dans les images que quelques artistes produisent. On la trouve également chez des visiteurs français inconnus dont le séjour, sans aucune visée publique, passe d'ailleurs inaperçu à New York et en France. Les cartes postales envoyées dans les deux premières décennies du vingtième siècle depuis la métropole américaine vers leur pays, constituent le support nous dévoilant leur réaction¹⁴⁶.

Celle-ci se déclare d'abord par le choix des cartes. Grâce à des publications récentes consacrées aux cartes postales architecturales et urbaines new-yorkaises (ou américaines), il est possible de connaître une partie de l'éventail des sujets et des situations que les New-Yorkais jugent dignes de figurer sur leur cartes postales, illustrées depuis la fin des années 1890 environ¹⁴⁷. Ces vues présentent des sites et lieux monumentaux, certaines rues de quartiers d'habitation et d'autres lieux, majoritaires ceux-ci, de nature plus explicitement américaine. Les cartes envoyées par les Français appartiennent toutes, à de rares exceptions près, à la dernière catégorie. C'est-à-dire que les Français préfèrent envoyer les vues des toits de New York avec des gratte-ciel qui en émergent, du skyline irrégulier vu depuis l'Hudson, des espaces publics avec gratte-ciel ou chemin de fer

146. Des cartes postales représentant New York existent dans les collections de quelques bibliothèques publiques françaises, par exemple dans celle de la bibliothèque Forney à Paris. En revanche, le fait que ces cartes n'ont que rarement été envoyées et donc, qu'elles ne comportent pratiquement jamais de commentaires sur la ville, leur ôte tout intérêt pour notre recherche. Par conséquent, nous n'avons pu nous appuyer que sur notre propre collection qui, couvrant principalement la période de 1900 à 1914, est constituée d'environ 200 cartes dont plus de la moitié a été envoyée et dont une trentaine comportent des commentaires sur New York. Pour l'histoire de la carte postale, cf. par exemple Neudin, *Les cartes postales, op. cit.* On y explique entre autres que la carte postale a été inventée en 1869 avec l'instauration par la poste autrichienne d'un tarif spécial pour les messages ouverts. Les illustrations ne font leur apparition que vers la fin du dix-neuvième siècle, occupant d'abord avec le message le recto de la carte avant qu'il ne soit admis, au début du vingtième siècle, du côté de l'adresse.

147. Malderen, Luc Van, *American architecture : a vintage postcard collection*, Mulgrave, Victoria (Australie), The Images Publishing Group, 2000. Malderen indique en introduction (p. 12) qu'il n'existe pas, à sa connaissance, de catalogue de cartes postales nord-américaines de l'époque ; cf. Rota, Italo, *New York 1850-1950*, Arles/Milan, Actes Sud/Motta, 2000, et aussi Lankevich, George J., *Postcards from Manhattan*, Garden City Park (N.Y.), Square One Publishers, 2003. L'objectif de ces trois livres est cependant différent. Rota et Malderen publient chacun leur propre collection de cartes et les classent par sujet. Rota en montre 400 au total, toutes de New York, tandis que Malderen ne publie que 40 de New York et 60 d'autres villes américaines. Alors que le livre de Rota n'est, *in fine*, qu'un livre d'images (on n'y trouve que quelques très brèves informations sur les édifices et ouvrages d'art en fin de l'ouvrage), celui de Malderen s'efforce de donner en plus des renseignements historiques sur les édifices et lieux représentés. Chez Lankevich, les cartes postales servent à illustrer l'histoire de Manhattan racontée quartier par quartier.



Production de Huard (gauche) et new-yorkaise (droite) : Des images étonnamment proches.

(colonne de gauche : Huard, *New York...*, frontispice, pp. 63, 72, 79 ; colonne de droite : *Trinity Building and Trinity Church*, 1905 ; *St. Paul Building, St. Paul's Church*, 1903 ; *St. Paul Building*, 1903 ; *Park Row*, N. Y. City, 1903 [tous coll. PL].)

aérien, des gratte-ciel, des hôtels géants et le chemin de fer aérien seuls, des ponts et tunnels, plutôt que celles de monuments, d'églises et d'édifices publics de proportion et de style largement inspirés de ceux de l'Europe (comme la Grant's Tomb, le Metropolitan Museum, le Washington Arch, la Public Library, etc.). Parmi les sujets qu'ils choisissent, les Français privilégient de loin les gratte-ciel, puis le Bowery et d'autres vues avec le chemin de fer aérien, suivi du quartier du City Hall Park, du skyline vu depuis l'Hudson, des ponts et des infrastructures souterraines représentées en coupe. La très nette domination quantitative du motif du gratte-ciel indique que c'est l'objet qui étonnent le plus les visiteurs français. Par contre, la statue de la Liberté, que l'on croirait attirante pour les Français, n'est que sporadiquement envoyée comme carte postale.

Les cartes postales envoyées sont autant de vecteurs d'images new-yorkaises vers la France. Dans le but d'impressionner par ces motifs nouveaux, les expéditeurs de cartes français façonnent l'imaginaire new-yorkais de leurs destinataires dans un sens exclusivement américain. Or, les efforts des professionnels new-yorkais analysés dans la deuxième partie d'une part et d'autres sources iconographiques, comme *King's Views of New York*, d'autre part, fournissent la preuve que cet imaginaire exclusivement américain se met en place en dépit d'autres réalités et d'aspirations urbaines plus parisiennes de la métropole américaine¹⁴⁸.

Au sein même des motifs américains, le choix du motif précis semble cependant limité. En effet, à quelques nuances près, les cartes envoyées par les Français se répètent à l'intérieur de quelques catégories. Alors que l'une des catégories consiste à représenter le plus haut immeuble du moment, les autres se définissent par des lieux voire des points de vue répétés qui restent les mêmes malgré l'évolution physique de l'endroit dans le temps. Ainsi, l'image de New York arrivant en France via les cartes postales est en réalité réduite à un certain nombre de motifs imposés par l'offre new-yorkaise.

Alors que l'on pourrait penser que cet univers graphique se limite aux images fabriquées par les New-Yorkais, l'analyse de notre corpus montre que même les artistes français comme Ch. Huard, censé porter un regard spécifiquement français, reproduit de New York — du moins en partie — les images types déjà en place. Il ne dessine pas seulement les endroits qui figurent sur les cartes — qui sont souvent aussi ceux représentés par J. Pennell — mais va jusqu'à dessiner exactement les mêmes images. Celles que nous reproduisons montrent, de haut en bas, ce glissement d'un même sujet vers une image identique, dans ce cas la vue de Park Row

148. Alors que les gratte-ciel occupent une majorité des pages dans les différentes éditions de *King's Views of New York*, Moses King, surtout célèbre pour quelques vues d'un New York futuriste, ne s'intéresse pas qu'à la modernité urbaine. Au contraire, les monuments, édifices publics, églises et, de plus en plus, les espaces publics, sont également très présents. Par exemple, l'édition de 1896 s'ouvre avec une photographie du Washington Memorial Arch et une autre de la sculpture de George Washington placée devant le Sub-Treasury Building néo-classique de Wall Street. Les différentes éditions sont publiées en 1896, 1903, 1905, 1908/09, 1911 et 1915.



1902
The Park Row Building

«Chère Cousine, si du haut de ses 25 étages je pourrais apercevoir le France avec quelle vitesse j'y monterais pour voir ce beau pays où sont ceux que j'y ai laissés. Tu dois voir en effet que cette maison est très haute — très haute n'est pas un mot encore assez grand pour dire ce qu'il en est il faut le voir de ses yeux. Ne.Yor. est superbe.»



1919
Broadway, Downtown and Entrance to Harbor

«Je vous envoie quelques vues de New-York. Cette vue sur la partie la plus curieuse de la ville basse et sur l'Hudson, est prise du plus haut «gratte ciel» que vous voyez sur la 1e carte. Du 58ème étage, tout en haut du dôme, la vue est splendide. Quelle ville formidable de New-York ! Dans Broadway (grands Bds de Paris) et les rues voisines le soleil ne donne [?] jamais. Ce quartier n'est habité que le jour car il n'y a que des bureaux dans ces immenses maisons.»



1909
Brooklyn Bridge

«De [sic] ce moment je suis à New-York pour des fêtes en l'honneur du centenaire de Fulton. Je suis très heureux de connaître un peu New-York car c'est très beau c'est un second Paris.»



1919
Water Front and Sky Line

«Ceci est une vue prise d'un bateau sur l'Hudson certainement car ce fleuve est plus large que cela. C'est le panorama qui s'est déroulé sous nos yeux quand nous sommes arrivés par le Rochambeau. Impossible de vous peindre notre saisissement à tous. Nous étions écrasés par la puissante majesté de ces hardies constructions et personne ne disait mot. Partout du reste on ressent cette impression, mais on est pas charmé comme à Paris. On y étouffe plutôt. Je suis bien heureuse de connaître si bien N. York, mais je ne m'y plais pas pour y rester toujours.»



1913
Trinity Church

«Voilà à quoi ressemble New York, et c'est une impression formidable que de se sentir aux pieds des ces Buildings imposants.»



1916
Broadway, North of 45th St.

«Quels changements depuis 30 ans alors qu'on ne connaissait pas les gratte ciels et les orgies de lumière électrique de [?].»

Commentaires généraux sur New York

(coll. PL)



1903
New York Water Front



1902
View of Broadway
Taken from City Hall Park
Showing Syndicate Building
32 Stories High



1906
River Front at Night



1904
Broadway Near John St.



1911
New York Skyline from Hud-
son River



1905
City Hall and Newspaper
Row, N. Y. City



1916
Sky Line, New York City
«Un aperçu des Sky scrapers
américain [sic].»



1906
Broad Str. looking North

Skyline et downtown
(coll. PL)

avec le World Building au centre, les tramways et le terminus des voitures du Brooklyn Bridge au loin¹⁴⁹. De par les sujets et motifs choisis, Huard, à l'instar des cartes postales, transmet une image américaine de New York reflétant largement le point de vue des New-Yorkais eux-mêmes sur cet aspect américain.

Commentaires écrits

Au-delà du choix effectué parmi les images «américaines» de New York, une réaction réellement individuelle des visiteurs français face à New York ne s'exprime que dans leurs commentaires écrits¹⁵⁰. En effet, alors que certains messages se limitent à de brèves salutations ou à l'annonce du nom du paquebot et de la date de retour, d'autres évoquent des questions personnelles ou encore les impressions new-yorkaises du visiteur¹⁵¹. Plus concises que celles des observateurs professionnels et des visiteurs interrogés, les impressions des visiteurs anonymes possèdent l'avantage d'être plus spontanées et de mieux faire ressortir l'essentiel de leurs sensations. Dans l'ensemble, les visiteurs se montrent stupéfaits ou admiratifs. Pour l'exprimer, ils se servent globalement de trois registres : de la description, de l'anecdote et de l'humour — ou de leurs combinaisons. Un seul visiteur, du moins dans notre corpus, se sert également de la critique. Celle-ci, formulée au sein d'un texte par ailleurs admiratif, soulève «l'étouffement» ressenti, la difficulté de s'imaginer vivre à New York. Proche de celle exprimée en 1892 par Kératry — «On peut visiter New-York : on ne vit encore qu'à Paris»¹⁵² —, cette critique est cependant formulée presque trois décennies plus tard, en 1919. Contrairement aux observateurs professionnels, les visiteurs inconnus n'éprouvent apparemment pas le besoin de critiquer la ville.

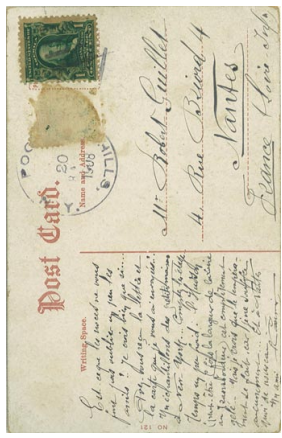
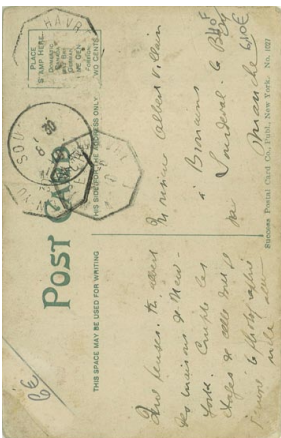
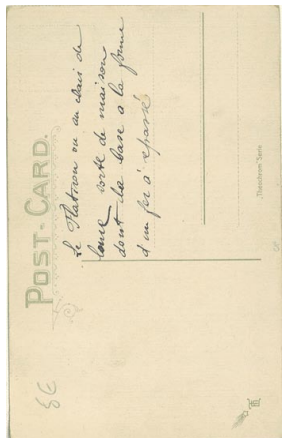
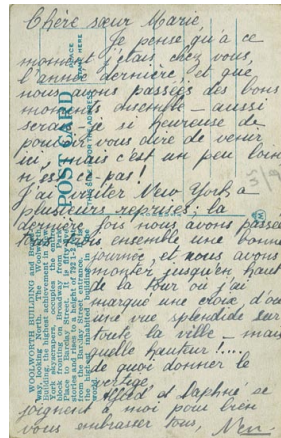
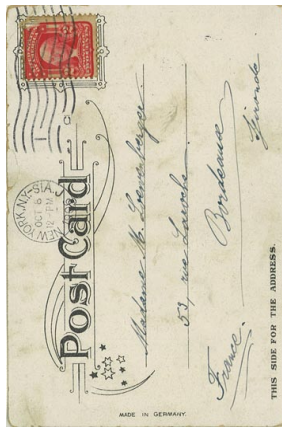
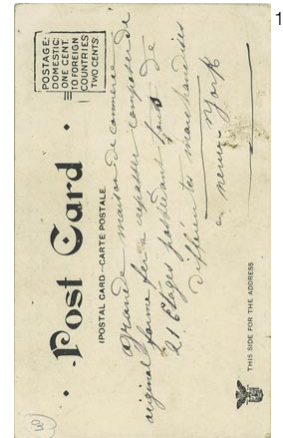
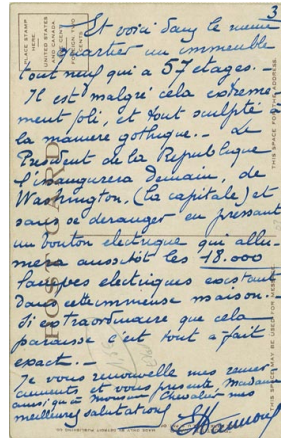
Le gratte-ciel n'est pas seulement le motif le plus choisi mais aussi l'objet new-yorkais dont les images figurant au recto des cartes postales provoquent proportionnellement le plus de commentaires, aussi brefs soient-ils. Sans exception, ceux-ci mentionnent la grande hauteur des édifices. Alors qu'une moitié de ces commentaires se contente, globalement, de citer le nombre d'étages — d'abord «21» (1902), puis «22» (1904), «25» (1902), «34» (1906), «41» (1908), «42» (1908) et «57» (1912), dont une fois avec «1/2 minute» pour la durée

149. L'image de la carte postale de Park Row est d'ailleurs également publiée dans l'édition de 1896 de *King's Views of New York*. Si l'on ne peut pas à exclure que Huard consulte cet ouvrage, le cadrage légèrement différent de la vue dans *King's Views of New York* fait penser que l'artiste français ne s'appuie pas sur cette source mais plutôt sur la carte postale.

150. Le contenu des messages, tout comme leur évolution dans le temps, reste inexploité dans les études déjà mentionnées sur les cartes postales new-yorkaises. Alors que Lankevich publie tout de même quelques rares verso et tente globalement de dater les cartes, Rota et Van Malderen limitent leur intérêt à l'image figurant sur le recto. Cf. Van Malderen, *American architecture...*, *op. cit.*; Rota, *New York...*, *op. cit.*, et Lankevich, *Postcards...*, *op. cit.* Même chez Tom Phillips, dont le livre s'intitule *The Postcard Century: 2000 cards and their messages* (New York, Thames and Hudson, 2000), les messages sont certes retranscrites à côté des images mais ne sont pas analysés ou autrement exploités. Dans cette chronologie année par année du vingtième siècle, seulement deux cartes par année concernent d'ailleurs des villes (1 pour Londres, 1 pour New York) et, parmi celles de New York, seulement deux brefs commentaires en vingt ans sont des réactions face à la ville.

151. Les questions personnelles évoquées par les expéditeurs concernent notamment le monde du travail. Par exemple, un message d'une Française mentionne la différence entre son salaire new-yorkais et celui gagné auparavant au Bon Marché de Paris. Dans un autre message, un boxeur professionnel français annonce à ses parents ses prochains combats. Il leur demande aussi de découper tous les articles apparaissant à son propos dans le journal parisien *L'Auto*.

152. Kératry, «New York», *op. cit.*, p 82.

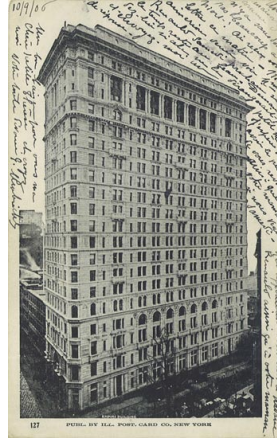




1

1902
«Flat Iron» Building

«Grande maison de commerce original, forme fer a [sic] repasser, composé [sic] de 21 étages possédant tous de différentes marchandises, à New-York.»



5

1906
Empire Building

«Une maison comme il n'y a sans doute pas beaucoup à Niort !»



2

1903
Empire Building

«Voici une des nombreuses maisons à New York d'une vingtaine d'étages. On aperçoit derrière «l'Hudson.»»



6

1906
Flat Iron Building

«34e [sic] étages. 1/2 minute pour y monter.»



3

1904
Whitehall Bldg. N.Y.

«22 étages.»



7

1908
The Flatiron by Moonlight

«Le Flatiron vu au clair de lune... sorte de maison dont la base a la forme d'un fer à repassé [sic].»



4

1905
The Dorilton Apartment

«Ici tous les appartements sont très chers dans ce genre il y a des ascenseurs et sont chauffés en hiver à la vapeur ; il y a l'électricité et le gaz et l'eau chaude toute l'année ; il y a beaucoup d'hôtels à New York ; il y en a qui sont (fire proof) [sic] qui ne peuvent pas brûler ce qui est très pratique car il y a souvent le feu à New York en hiver qui provient sans doute du chauffage.»



8

1908
Flatiron Building, Broadway & 23rd Street

«Un échantillon des petites maisons à New-York... Comptez les étages...»

L'image de la verticalité et son évolution.

(coll. PL)



9 1908
New York, Singer Building

«J'ai vu mais ne suis pas monté sur cette maison de 41 étages.»



10 1908
Singer Building, New York

«Je t'envoie la Maison Singers [sic] des Machines à coudre qui a 42 étages et 213 mètre [sic] de hauteur c'est la plus haute de New-York.»



11 1908
Hotel St. Regis, 5th Ave. and 55th St., New York.

«Voici un hôtel tout près d'où je demeure. Il y a peu de jours une dame millionnaire américaine s'est suicidée en se jetant du 19ème étage. Elle était neurasthénique et pessimiste. C'était une amie de la mère de mon élève. Les journaux ont beaucoup parlé d'elle, elle venait de Boston où nous étions il y a deux mois.»



12 1910
Metropolitan Life Insurance Bldg., New York

«Que penses-tu, Albert, des maisons de New-York. Compte les étages de celle dont je t'envoie la photographie.»



13 1912
Woolworth Building

«Et voici dans le même quartier un immeuble tout neuf qui a 57 étages. Il est malgré cela extrêmement joli, et tout sculpté à la manière gothique. Le Président de la République l'inaugurera demain, de Washington (la capitale) et sans se déranger en pressant un bouton électrique qui allumera aussitôt les 18.000 lampes électriques existant dans cette immense maison. Si extraordinaire que cela paraisse c'est tout à fait exact.»



14 1913
Woolworth Building and Broadway Looking North

«J'ai visiter [sic] New York a [sic] plusieurs reprises ; la dernière fois nous avons passée [sic] tous trois ensemble une bonne journée, et nous avons monter [sic] jusqu'en haut de la tour où j'ai marqué une croix, d'où une vue splendide sur toute la ville — mais quelle hauteur !... de quoi donner le vertige.»



15 1913
The Equitable Building

«Qu'en pensez-vous des petites bicoques de New York, la carte représente une banque [sic].»



16 1917
Woolworth, Municipal, Park Row Buildings

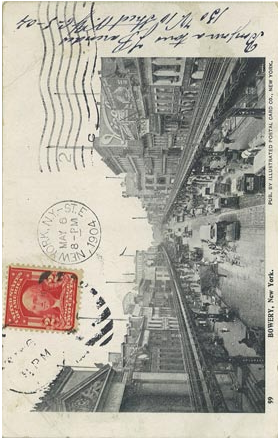
«Avons fait l'ascension de ce Building de 55 étages ! Monte là dessus, tu verras Montmartre !»

de l'ascension (1906) —, l'autre moitié réagit à ce phénomène nouveau sur un ton humoristique : quelques expéditeurs demandent à leurs destinataires de compter les étages (1910) de ces «petites maisons» (1908) que d'autres appellent des «petites bicoques» (1913) ou encore des «petits bâtiments» (1913) ; un autre explique que la grande hauteur ferait «balancer» le Times Building (1907) ; ailleurs, il est demandé à un des destinataires d'imaginer ces constructions dans sa petite ville (1906), tandis que d'autres expéditeurs évoquent des aspects en rapport avec l'effort physique. Si l'un d'entre eux explique avoir «envoyé le gronion [sic ?] porter une [sic] éclair au 20e étage très pressé» (1905), un autre écrit qu'il monterait à grande vitesse sur le Park Row Building, «si du haut de ses 25 étages [il pourrait (sic)] apercevoir la France» (1902). Dans un message similaire, un autre expéditeur encore indique que monter sur le Woolworth Building permettrait de «voir Montmartre» (1917). En dehors de toute allusion humoristique, deux messages insistent sur l'expérience personnelle des gratte-ciel. Le premier indique que l'on ne peut pas décrire la hauteur du Park Row Building et qu'il «faut le voir de ses yeux» (1902). Le second remarque à propos de l'Equitable Building «l'impression formidable que de se sentir aux pieds de ces Buildings imposants» (1913). Un troisième message relate comment «une millionnaire américaine s'est suicidée en se jetant du 19ème étage» de l'hôtel St. Regis (1908).

A la vue des dates, on peut remarquer que les messages des deux catégories, descriptives et humoristiques, connaissent une certaine continuité dans le temps et que leur contenu est même étonnamment proche. Ce qui évolue, en revanche, c'est le gratte-ciel auquel s'applique les commentaires. En règle générale, c'est l'édifice actuellement le plus haut qui est décrit. Dans l'ordre chronologique, cela concerne le Park Row (achevé en 1899), le Times (1904), le Singer (1908), le Metropolitan Life (1909) et le Woolworth (1913) Building. Le critère de la hauteur ne s'applique pas, d'une part, aux édifices dont la hauteur contraste fortement avec Trinity Church — il s'agit du Trinity (1905), de l'Empire (1898) et de l'Equitable (1915) Building — et, d'autre part, à ceux visibles avec recul, placés en bordure d'espace vert, comme le Whitehall et le Fuller (1903) — ou « Flatiron » — Building.

Dans notre corpus, le Flatiron Building représente cependant une catégorie à part. En dépit de sa faible hauteur, son image est la plus envoyée (9 fois sur 32 gratte-ciel au total) et aussi la plus souvent commentée, notamment à cause de sa forme en «fer à repasser». Véritable icône dès sa construction, aussi bien pour les photographes pictorialistes new-yorkais que pour les visiteurs français, sa domination iconographique parmi les cartes postales envoyées ne prend fin que vers 1908, au moment de l'apparition des gratte-ciel Singer et Metropolitan Life.

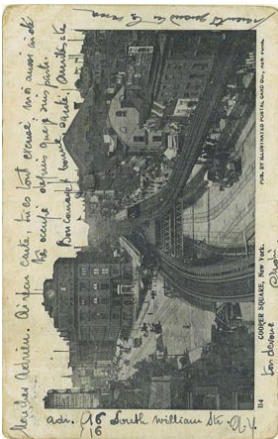
Une véritable nouvelle icône new-yorkaise ne semble s'installer qu'en 1913 avec l'achèvement du Woolworth



1904
Bowery, New York.



1907
Bowery and Elevated Road,
New York.

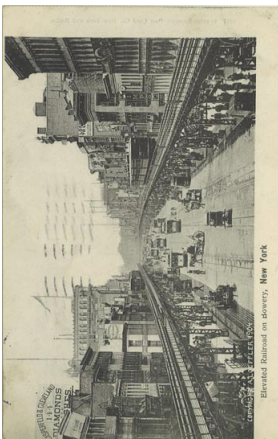


1904
Cooper Square, New York.



1908
Bowery and Elevated Road,
New York.

«Une rue, des plus large de New-York. Sur le sol, il y a 3 lignes de tramways, sur chaque côté, en haut 2 lignes de chemin de fer élevé, à la hauteur du 1er au 2ème étage des maisons. Tous marche [sic] à l'électricité et de chaque côté, un large trottoir pour les piétons.»



1906
Elevated Railroad on
Bowery, New York



1908
Cooper Square by Night,
New York



1906
110th St. Elevated Curve,
New York.

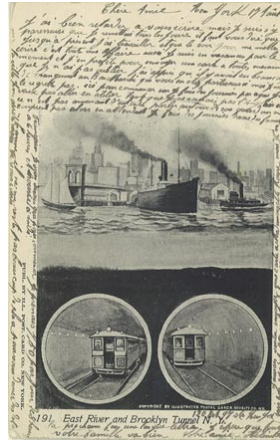


1908
Elevated R. R. Curve at
110th Street, New York.

L'image de la vitesse urbaine.
(coll. PL)



1904
Brooklyn Bridge, New York.



1904
East River and Brooklyn
Tunnel N. Y.



1905
Williamsburg Bridge, New
York



1904
City Hall, Showing, Under-
ground R. R. N. Y.



1920
Approach to Brooklyn
Bridge, Brooklyn, N. Y.



1906
Underground R. R. & Bridge
Terminal, N. Y.

Portée et profondeurs.

(coll. PL)

Building, l'immeuble le plus haut de New York pendant 17 ans¹⁵³. Car c'est le gratte-ciel à propos duquel de nouveaux aspects sont cités dans les commentaires écrits. Dans le seul commentaire d'ordre esthétique sur l'ensemble des gratte-ciel de notre corpus, un expéditeur pense que le Woolworth Building, «malgré» ces 57 étages, est «extrêmement joli» (1912). Deux autres emploient le même mot, «splendide» (1913, 1919), pour décrire la vue depuis son sommet. Non pas pour voir la France mais «toute la ville» (1913).

Après les gratte-ciel, c'est la ville en général qui suscite le plus de réactions écrites. Si leur nombre augmente au fil des années, l'enthousiasme exprimé est stable. New York serait «superbe» (1902), «très beau» (1909), «formidable» (1919) et le «saisissement», provoqué «par la puissante majesté de ces hardies constructions» lors de l'arrivée dans le port, est «impossible à peindre» (1919). Un autre aspect de ces commentaires généraux, émergeant plus tardivement, est la comparaison de New York avec Paris. Pour l'auteur qui trouve New York «très beau», c'est «un second Paris» (1909). Ailleurs, Broadway est apparenté aux «grands Bds de Paris» (1919). Cependant, un autre remarque encore «que l'on est pas charmé comme à Paris» (1919).

Les seuls autres commentaires en relation avec la ville ou l'architecture, écrits au verso des cartes envoyées en France, concernent le confort d'un nouvel immeuble de logements (1905) et l'organisation de la circulation sur la Bowery (1908).

Alors que le séjour new-yorkais est pour certains grands Français de l'ordre de l'aventure — Émile Zola (1840-1902), par exemple, interrogé fin 1894 sur la possibilité d'un voyage en Amérique, exprime l'admiration pour le «courage» de P. Bourget de se rendre en Amérique et d'y rester plusieurs mois¹⁵⁴ — , les cartes postales envoyées par les visiteurs français anonymes à partir de 1900 montrent que ce séjour n'a rien d'une aventure courageuse.

153. Pour information, le Woolworth Building, haut de 241 mètres, est surpassé en 1930 par le Bank of the Manhattan Company Building qui en a 41,5 de plus.

154. «Zola May Travel to America ; Although Writers of his Generation Stay in Paris», *The New York Times*, 4 novembre 1894, p. 24.

Nouvelles de New York : exploit technique, paysage du futur et frisson urbain

VIII.1

Plus loin, plus vite, plus haut : New York dépasse Paris

Revue illustrées françaises

A la lecture des études historiographiques sur l'imaginaire américain des Français autour de 1900, nous constatons que la connaissance de New York se limiterait à celle donnée par les récits de voyage et les articles de journaux soit politiques, soit littéraires¹. Or, ne pas analyser les revues illustrées dites «universelles» signifie omettre de riches sources diffusant à Paris une image graphique et mentale de New York. A l'instar des cartes postales envoyées par les visiteurs français d'outre-Atlantique, celle-ci est de plus en plus positive et de moins en moins fixée sur la critique paternaliste, notamment concernant l'esthétique.

Parmi ces différentes revues françaises, nous nous appuyons particulièrement sur la plus ancienne, *L'Illustration*, fondée en 1843. Sans être la revue à plus grand tirage — vu son prix élevé adapté à la clientèle aisée —, *L'Illustration* est généralement considérée la première quant à sa qualité, aussi bien aux dix-neuvième qu'au vingtième siècle². Inspiré de *l'Illustrated London News*, cet hebdomadaire français traite de l'actualité politique et sociale, vulgarise les progrès techniques et scientifiques, expose les voyages et expéditions et rend compte de l'état des pays colonisés ou «protégés» par la France.

Dans *L'Illustration*, les articles consacrés à l'Amérique du Nord concernent principalement les faits divers de tout type (catastrophes et crimes), les milliardaires, notamment John Pierpont Morgan (1837-1913) et Andrew Carnegie (1835-1919), les trusts et les élections présidentielles. Ces aspects de l'Amérique inspirent Gustave Le Rouge (1867-1938), auteur français d'écrits populaires, pour *La conspiration des milliardaires* (1899-1900) ou encore pour *Le mystérieux docteur Cornélius* (1912-1913)³. De façon régulière, on trouve également de grandes pages de publicité pour les assurances-vies américaines vendues par les sociétés les «plus riches» et les «plus

1. Nous nous référons toujours, d'une part, à Trocmé, *La ville américaine...*, *op. cit.*, et, d'autre part, à Portes, *Une fascination...*, *op. cit.*

2. Les principales revues illustrées de la fin du dix-neuvième siècle sont *L'Illustration*, *Le Monde illustré*, *Le Journal Illustré*, *L'Univers illustré*, *La Vie parisienne*. Cf., par exemple, Guéry, Jules, *Visages de la presse. La présentation des journaux des origines à nos jours*, Paris, Editions du Centre de formation et de perfectionnement des journalistes, 1997, pp. 86-87.

3. Pour le rôle de l'Amérique dans les écrits de Le Rouge, cf. Lacassin, Francis, *Gustave Le Rouge, L'Amérique des dollars et du crime*, coll. Bouquins, Paris, Robert Laffont, 1993.

généreuses»⁴. D'autres thèmes sont mentionnés plus ponctuellement, par exemple la «femme américaine» dont l'image diffusée est positive. En revanche, le sensationnalisme du journalisme américain et certaines mœurs, dont le règne de l'argent, sont évoqués de manière péjorative. Quant au Far West, il ajoute au portrait de l'Amérique une touche d'exotisme et d'aventure.

Suivant cette logique thématique, les villes américaines ne sont mentionnées que lors qu'elles sont frappées d'une catastrophe spectaculaire (inondation, tremblement de terre, incendie, écroulement de bâtiments etc.). New York, plus particulièrement, est également cité pour des événements politiques ou des extravagances de riches industriels. Mais, pendant le dix-neuvième siècle, les villes américaines ne font pas l'objet de récits de voyages culturels. Comparé aux villes de tout autre pays, elles occupent une position particulière, dans le fait qu'elles sont souvent évoquées bien qu'étant considérées comme dépourvues d'art et de culture.

Les seules occasions de parler de ces questions-là sont les grandes expositions internationales qui ouvrent cependant la voie aux critiques moqueuses et chauvines, comme par exemple celle sur l'exposition pan-américaine de Buffalo en 1901 :

«Pourtant, il est arrivé aux organisateurs une mésaventure plaisante : quelle que fût leur volonté de faire œuvre exclusivement américaine, leur exposition ressemble fâcheusement, dans ses aspects généraux, dans son architecture, à notre feue exposition de 1900.»⁵

Pendant les préparatifs de l'exposition universelle de Saint-Louis, un article non signé admire les chantiers en ossature de bois et exprime la crainte qu'ils «ne soient que l'ossature de bien vilains palais»⁶. Allant plus loin que la seule critique esthétique, ce même article évoque l'inadéquation entre la culture américaine et son architecture :

«[Il] sera donné aux visiteurs de Saint-Louis de voir, en 1904 : colonnades, dômes et frontons triangulaires, et c'est encore un beau sujet d'étonnement, pour quiconque y réfléchit, que de voir ce peuple américain, d'esprit si hardi, si inventif, se passionner pour des formules d'art aussi complètement étrangères à son génie.»⁷

L'incapacité artistique, sinon le décalage entre aspiration, génie et réalité architecturaux, associée aux critiques de New York, formulées, entre autres, par Eggermont et Kératry en 1892, permet de comprendre pourquoi, jusque dans les années 1910, la métropole américaine ne fait pas l'objet de long récits de voyage que *L'Illustration* consacre aux villes et pays d'Europe, d'Afrique ou d'Asie. Quand il arrive néanmoins que la revue

4. Cf., p. ex., la publicité pour L'Equitable, *L'Illustration*, 29 juin 1901, cahier Annonces, p. 3, ou pour la Mutual Life, *L'Illustration*, 27 juillet 1901, cahier Annonces, p. 5.

5. «L'exposition pan-américaine de Buffalo», *L'Illustration*, 14 septembre 1901, p. 176.

6. «L'exposition de Saint-Louis», *L'Illustration*, 20 septembre 1902, p. 225.

7. *Ibid.*

mentionne l'art à New York, le lecteur apprend que c'est grâce à la France : la statue de la «Liberté éclairant le monde» est due au «génie de la France»⁸ ; quant à la maison Vanderbilt, c'est le triomphe de «l'art et du goût français» dont la «véritable apothéose» est la galerie de tableaux, où «les noms français tiennent la plus grande place et les premiers rangs»⁹.

Or, cela n'empêche pas les villes américaines, et notamment New York, d'avoir dans cette revue une existence qui dépasse celle des faits divers liés à l'architecture et à la ville. Cette existence est due à l'intérêt international de *L'Illustration* pour l'environnement construit dans ses facettes urbaines et innovantes, concernant une grande variété de sujet allant du logement aux transports. Grâce à cet intérêt, la revue est une des plus riches sinon la plus riche des sources nous aidant à comprendre comment des villes sans valeur artistique reconnue peuvent avoir une présence positive dans l'imaginaire du public français. Quant à New York, l'analyse de *L'Illustration*, complétée ponctuellement par les périodiques *Le Tour du Monde*, *L'Illustré National* et *La Nature*, permet de suivre l'évolution du regard présenté au public français.

Si New York a sa place dans *L'Illustration*, c'est grâce au progrès industriel, scientifique et technique des États-Unis représenté, entre autres, par Thomas Edison, inventeur fortement admiré en France. Il s'exprime également dans le fonctionnement et l'environnement de cette ville. Les faits techniques new-yorkais font l'objet de deux types de textes. Il y a, d'une part, les articles illustrés d'une ou de plusieurs pages traitant des ouvrages innovants et des exploits techniques actuels. D'autre part, il y a les courts textes de la rubrique «Documents et informations». De façon générale, les articles de cette rubrique ne dépassent pas cinquante lignes. À côté des données macro-économiques de différentes nations (productions, importations, richesses, ...), des progrès scientifiques et des exploits techniques (par exemple, le temps de traversée de l'Atlantique ou d'un trajet en chemin de fer), ils contiennent aussi des informations sur des aspects urbains, comme les ponts et les constructions, les transports, le revêtement des rues, l'approvisionnement en eau, le nombre d'habitants et le taux de mortalité.

La domination des chiffres dans la plupart des nouvelles de cette rubrique a plusieurs effets. D'abord, organisés en tableau comparatif regroupant des données soit sur des pays soit sur des villes, les chiffres offrent une lecture et un classement apparemment objectifs des situations. Grâce à sa dimension, New York apparaît dans la plupart des statistiques sur les villes. Puis, mentionnés dans le contexte d'un objet ou d'une construction spécifique, les chiffres servent un discours technique censé impressionner et attirer l'intérêt pour certaines

8. *L'Illustration* évoque l'idée de cette statue pour la première fois en 1875. Cf. «Monument commémoratif du centième anniversaire des États-Unis», *L'Illustration*, 9 octobre 1875, pp. 229-230. À partir de ce moment-là, la revue relate pendant onze ans les différentes étapes de sa fabrication à Paris, de son transport et jusqu'à l'inauguration dans la rade de New York en octobre 1886. Cf. «La Statue de la Liberté à New York – La fin du montage», *L'Illustration*, 30 octobre 1886, pp. 265, 283.

9. «La maison d'un milliardaire», *L'Illustration*, 19 décembre 1885, p. 416.

constructions. Citons, à titre d'exemple, un extrait d'article publié en 1892 dans cette rubrique :

«La ville de Chicago, ne pouvant offrir à ses futurs visiteurs un monument remarquable par sa beauté, a du moins voulu leur en exhiber un qui fût stupéfiant par sa masse : il s'agit de l'*Auditorium* [...]. C'est un bâtiment rectangulaire, d'apparence massive, dont le poids - on tient à nous l'indiquer - n'est pas inférieur à 110 millions de kilogrammes.»¹⁰

A ces remarques introductives suit une énumération de choses quantifiables : le nombre de fonctions et leur taille, la hauteur, les matériaux employés, le nombre d'ampoules, de dynamos et d'ascenseurs. L'architecture est ainsi traduite en chiffres et devient une donnée comparable dans la compétition internationale. Pour l'illustrer, citons le cas de la tour projetée pour la World's Fair de Chicago, en compétition explicite avec la Tour Eiffel :

«D'après les plans donnés par les journaux américains, le mode de construction et l'aspect général de cette tour rappelleront de très près notre tour Eiffel, avec moins d'élégance. [...] Quant à la hauteur de cette tour, on nous dit bien qu'elle aura 341 mètres (1 120 pieds) : mais on fait entrer dans ce total l'élévation du terrain au-dessus du lac Michigan [...] et aussi la hauteur du drapeau ! En réalité, sa hauteur sera de 20 mètres à peine supérieure à celle de la Tour Eiffel. La véritable originalité de cette construction serait le court espace de temps qu'on mettrait à l'exécuter.»¹¹

L'accélération horizontale I : le chemin de fer aérien

En dehors de cette compétition comparative, l'intérêt de *L'Illustration* pour les innovations urbaines repose en grande partie sur une démarche de «*citius, altius, fortius*» (plus vite, plus haut, plus fort), c'est-à-dire sur les exploits relevant du domaine de l'environnement urbain. Le fait que *L'Illustration*, dans la période de 1850 à 1920, mentionne New York bien plus souvent que les autres villes américaines réunies, reflète la productivité de la métropole en matière d'innovation technique et de records.

La première grande thématique urbaine évoquée dans le contexte de New York est l'accélération des mouvements horizontaux. Celle-ci se fait grâce au dédoublement vertical des voies. En 1874, un article illustré présente un «système locomoteur absolument nouveau», d'une «plate-forme roulante continue»¹². Cette «nouvelle voie, supportée par une rangée unique de forts piliers en fonte de onze à douze mètres de hauteur», atteint la vitesse de «près de 20 kilomètres à l'heure». Celle-ci peut encore être augmentée :

«La vitesse de translation des personnes et objets [...] qui se trouvent sur la voie, est naturellement celle de cette voie elle-même ; mais, si au lieu de rester en place, le piéton préfère marcher en avant, il se produit ce fait curieux que sa progression propre s'ajoute à celle de la plate-forme, c'est-à-dire que si, en une heure, il parcourt à terre 4 kilomètres, la distance franchie par lui dans la rue en circulant *sur* et avec le plancher mobile sera de 24 kilomètres.

10. «La ville de Chicago», *L'Illustration*, 2 janvier 1892, p. 14.

11. «La «Haute Tour» de l'Exposition de Chicago», *L'Illustration*, 23 janvier 1892, p. 82.

12. «Une invention américaine. Les chemins qui marchent», *L'Illustration*, 18 avril 1874, pp. 246-248.

Un «chemin qui marche».

(Illustration, 18/04/1874, p. 248.)



Nous n'avons sans doute nul besoin d'insister davantage pour faire saisir le résultat du double mouvement de progression de l'homme et du plan porteur.»¹³

Ce projet, «en construction» selon *L'Illustration*, n'est pas réalisé. En revanche, le chemin de fer aérien, lui, est bien construit. Un article publié en 1880 expose sa courte histoire, décrit son fonctionnement et fournit également cinq illustrations¹⁴. L'auteur du texte, L. Simonin, connaisseur de longue date des Etats-Unis¹⁵, relate que ce système de transport, après un début discret (une seule ligne, excentrée, existe avant 1870), connaît depuis 1876 un renouveau qui l'a fait entrer dans les mœurs new-yorkaises. Simonin énumère certes les critiques émises par les New-Yorkais dans le but d'arrêter l'exploitation du chemin de fer aérien (bruit, obstruction, fumée, trépidation, indiscretion, ...), mais il ne cache pas le fait qu'il est lui-même totalement séduit ; non seulement parce que les voitures sont «très luxueuses», la «ventilation parfaite» et les «locomotives sont du système le plus perfectionné». Pour Simonin, ce «mode si original, si rapide et si économique de circulation» s'imposera dans les autres villes américaines puis dans les villes étrangères et même dans la capitale française :

«Paris, si rétif à l'adoption de toute coutume nouvelle, Paris qui se regarde avec raison comme la ville artistique et pittoresque par excellence, Paris adoptera peut-être aussi un jour les chemins de fer aériens.»¹⁶

Pour l'auteur, le faible prix du trajet en train aérien en fait une des inventions des plus démocratiques. Associé à la vitesse des trains, il permet à chacun «d'habiter la campagne», de «ne venir en ville que pour ses affaires» et «être sûr de trouver, à l'aller ou au retour, une voiture rapide, peu coûteuse et des plus confortables»¹⁷.

En conclusion de l'article, Simonin lance de nouveau un appel à Paris pour qu'il adopte ce système de transport :

13. *Ibid.*, p. 246.

14. Simonin, L., «Les chemins de fer aériens», *L'Illustration*, 3 janvier 1880, pp. 7, 14, 17.

15. Louis Simonin publie depuis 1860 des articles sur les Etats-Unis, entre autres dans *Le Tour du monde* et dans la *Revue des deux Mondes*. Les douze articles — dont deux sur les chemins de fer américains et trois sur New York — qui paraissent de 1874 à 1876 dans cette dernière et souvent rassemblés sous le titre général «Études sur les États-Unis», sont à la fois ses textes les plus connus et les derniers à paraître dans cette revue.

16. Simonin, «Les chemins...», *L'Illustration*, p. 14.

17. *Ibid.*, p. 14.

«A quand les chemins de fer aériens à Paris ? Les loyers, les vivres sont si chers dans la grande ville, les omnibus et les tramways, si insuffisants et si lents, les gares de banlieue si éloignées ! Chacun y bénirait le chemin de fer aérien. Celui-ci vous prendrait par exemple à la Bourse ou aux boulevards, dans un confortable wagon, pour vous déposer une demi-heure après à Asnières ou à Saint-Germain, et ce moyennant 25 centimes ! Qui s'en plaindrait ?»¹⁸

Ces éloges du chemin de fer aérien de New York — qui sont d'ailleurs en contraste total avec les accusations féroces prononcées quelques années auparavant par le même Simonin envers la voirie new-yorkaise¹⁹ —, ne sont pas les seules à être diffusées au grand public français de manière illustrée. L'année suivante, c'est le périodique mensuel *Le Tour du monde* qui présente une description textuelle et deux illustrations de ce mode de transport de la métropole américaine²⁰. L'idée de départ de ce texte est que New York, maintes fois décrit, se transforme si vite qu'une présentation des nouveautés, dont le chemin de fer aérien, s'impose :

«Il ne faut aux Américains qu'un petit nombre d'années pour donner à leur métropole commerciale un aspect nouveau, et à la nature de quelques jours, quelques heures seulement pour transformer, comme par un coup de baguette magique, celle de ses œuvres qui paraît immuable. [...] Laboulaye et Simonin ont parlé du New-York d'il y a quelques années [...] ; mais quelques mois ont suffi pour construire les chemins de fer aériens au beau milieu de New-York [...]»²¹

À l'instar de Simonin dans *L'Illustration*, l'ingénieur Edouard de Laveleye, l'auteur du texte, expose quelques critiques des New-Yorkais envers ce nouveau mode de transport mais se rallie, lui aussi, à sa cause en réfutant certaines réticences concernant l'esthétique :

«Les villes américaines, découpées en échiquier, n'ont en général que peu à perdre au point de vue du pittoresque ; de plus, à New-York même, quelques rues seulement sont réservées aux habitations de luxe. On sacrifiait complètement les autres, mais le mal n'était pas grand ! Elles ne conviendraient plus que pour les grands magasins, les bureaux et les entrepôts ; mais, en somme, n'était-ce par leur destination ?»²²

En revanche, alors qu'il paraît normal que l'auteur belge ne fasse aucune mention de Paris, et tout en évoquant aussi bien les détails techniques que les motifs de construction du chemin de fer aérien («Time is money»), ce sont les sensations procurées par la suspension du dispositif qui l'émerveille le plus :

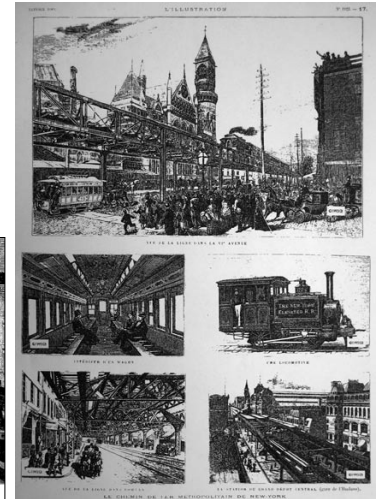
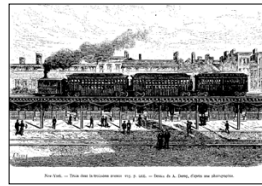
18. *Ibid.*

19. Dans son article «New-York et la société américaine», publié dans la *Revue des deux mondes* du 1er décembre 1874, Simonin parle «d'abandon honteux de la voirie». A propos des rues, il remarque l'absence de pente et d'égouts, l'état lamentable du pavage, l'abandon sur place d'animaux morts et l'absence générale de nettoyage. Selon Simonin, l'état des rues ôte tout intérêt à l'usage des voitures et omnibus, le seul mode de transport correct étant les *cars* circulant sur les voies des *tramways*.

20. Laveleye, Edouard de, «Les nouveautés de New-York et le Niagara l'hiver», *Le Tour du monde*, septembre [?] 1881, pp. 401-416. Au début du texte, il est signalé que sa rédaction a eu lieu en 1878-1879. Édouard de Laveleye est principalement connu pour son engagement en faveur du sport.

21. *Ibid.*, p. 401. Pour ce qui est de la description de New York par Simonin, l'auteur fait apparemment référence aux articles publiés en 1874-1875 dans la *Revue des deux mondes*, plutôt qu'à l'article de 1880 de *L'Illustration*.

22. *Ibid.*, p. 402.



Une vitesse inconnue en ville.

(*Tour du Monde*, 09/1881, p. 401 ; p. 403 ; *Illustration*, 03/01/1880, p. 17.)

«Rien de plus extraordinaire que l'aspect de la troisième avenue à New-York. [...] De chaque côté de la rue, au-dessus de la tête des chevaux, soutenus par des supports si fragiles que de loin ils semblent disparaître, plane cette image de la stabilité et de la puissance : une ligne de chemin de fer, pour laquelle le sol même nous paraît à peine assez ferme.»²³

«Aussi arrive-t-il aux tournants les plus courts que la voiture se trouve suspendue à peu près dans le vide formant la corde de l'arc de circonférence décrit par les rails.»²⁴

L'accélération horizontale II : le grand pont suspendu

La deuxième «nouveau» de New York relatée dans ce même article est le Brooklyn Bridge en cours de réalisation. Seules les deux tours sont à ce moment-là achevées. L'ouvrage d'art impressionne d'abord par l'exploit technique qui dépasse largement celui du chemin de fer aérien :

«Si les chemins de fer aériens sont une preuve de l'esprit d'entreprise du peuple américain, le pont suspendu qui doit relier New-York [...] à Brooklyn [...] montre jusqu'où peut aller sa témérité.»²⁵

Ce pont, «le plus gigantesque et le plus hardi que les Américains eux-mêmes aient osé tenter», répond au même problème que le chemin de fer aérien, à savoir au mouvement de personnes entre domicile et travail, dans ce cas «ayant leurs bureaux à New-York et habitant Brooklyn». Tout en permettant le passage aux plus grands navires, le pont, qui traverse un «bras de mer de neuf cents mètres de largeur», est ainsi censé soulager les soixante lignes de «ferries» ou bateaux à vapeur».

Selon la description faite par Laveleye, le profil en travers du tablier sera organisé de la manière suivante :

23. *Ibid.*, p. 404.

24. *Ibid.*

25. *Ibid.*, p. 405.

«[Le pont] est destiné à recevoir un tablier à double étage. Au-dessus passeront deux voies de chemin de fer ; au-dessous les tramways et voitures, et enfin, un passage latéral est réservé aux piétons.»²⁶

Ce profil correspond à celui des avenues équipées d'un chemin de fer aérien. En le rencontrant à propos de deux infrastructures de nature différente, le lecteur français peut être amené à considérer le train-navette circulant sur le pont comme une quatrième ligne aérienne et le tablier comme une autre avenue, celle-ci dans les airs.

Chemin de fer aérien et Brooklyn Bridge partagent un autre aspect encore. Comme Laveleye le signale, ils changent tous les deux l'apparence de la ville :

«Le coup d'œil de New-York, couvert de son réseau de fer et dominé par les tours titanesques de son fameux pont suspendu, présente un aspect tout nouveau [...]»²⁷

Quant à *L'illustration*, elle traite du Brooklyn Bridge deux ans plus tard, en juin 1883, au moment de son inauguration. Sur deux pages, elle consacre onze images et deux colonnes de texte à «ce pont, désormais l'une des merveilles du monde»²⁸. Sur un ton admiratif, l'article relate l'historique du projet, le rôle et le sacrifice des ingénieurs Roebling père et fils, les grandes étapes du chantier et quelques détails techniques. Par rapport à celui de Simonin sur les chemins de fer aériens, cet article comporte deux grandes différences. D'abord, l'auteur ne fait aucune mention d'exemplarité du Brooklyn Bridge pour Paris. C'est seulement dans la comparaison défavorable des tours de Notre-Dame avec les tours du pont (67 mètres contre 92) que la capitale française apparaît brièvement. Ensuite, le pont ne donne apparemment lieu à aucune critique, si ce n'est la durée des travaux ayant duré seize ans au lieu des cinq prévus.

En revanche, ce qui rapproche ces deux articles de *L'illustration*, c'est la description, dans les deux cas, d'un profil en travers basé sur une ségrégation verticale de la circulation. L'article du *Tour du monde* déjà cité montre que, dans le projet, le profil du pont est censé répéter celui des avenues équipées d'un chemin de fer aérien central. Or, le profil réalisé du pont, présenté dans *L'illustration*, ne comporte plus d'emplacement en hauteur pour le tramway et témoigne d'autres modifications importantes :

«[Il] se subdivise en cinq voies : deux extérieures, réservées aux voitures et aux cavaliers ; deux suivantes sur lesquelles circulent les voies d'aller et retour d'un chemin de fer qui passe les voyageurs de New-York à Brooklyn et vice-versa, et enfin d'une voie centrale ou voie promenade, réservée aux piétons.»²⁹

Cette «voie promenade» qui se trouve maintenant en hauteur, à la différence du profil initialement prévu :

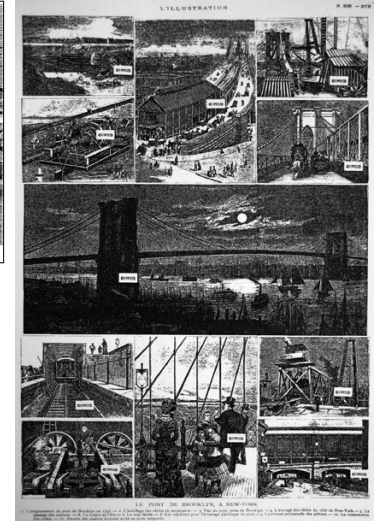
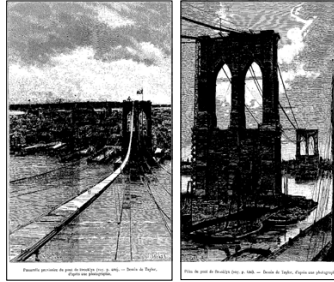
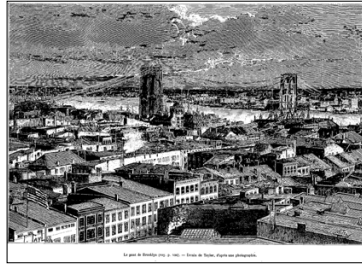
«Le nom donné à cette voie lui vient de ce qu'elle domine les autres et que, de là, on embrasse le merveilleux

26. *Ibid.*, p. 406.

27. *Ibid.*, p. 401.

28. L., P., «Le pont de Brooklyn, à New-York», *L'illustration*, 16 juin 1883, pp. 373, 384.

29. *Ibid.*, p. 384.



Une merveille technique.

(*Tour de Monde*, 09/1881, p. 409 ;
Illustration, 16/06/1883, p. 373 ; *Tour du Monde*, 09/1881, p. 405.)

et grandiose panorama de New-York et de son port, de Brooklyn et de la rade incessamment parcourue par de superbes paquebots qui arrivent d'Europe ou reprennent la mer.»³⁰

Alors que le texte suggère ainsi que cette configuration répond d'abord aux attentes des piétons, il ne dit rien sur ses réelles raisons, à savoir l'augmentation de la vitesse des voitures. Le piéton, élément perturbateur de la circulation urbaine, se trouve alors isolé. La vue panoramique qui lui est offerte permet d'entourer cette situation d'un discours valorisant.

Après la présentation au public français du chemin de fer aérien (1880) et du Brooklyn Bridge (1883) , *L'Illustration* ne consacre plus d'articles illustrés à ces deux équipements infrastructurels de New York. Elle ne les perd pas de vue pour autant. Régulièrement, elle en fournit des données techniques dans sa rubrique «Documents et Informations». À titre d'exemple, un article de 1893 relate le chiffre de 262.260.000 personnes pour la fréquentation du Brooklyn Bridge après dix ans d'existence³¹. Pour le chemin de fer aérien, évoquons l'article de 1894 donnant le nombre de voyageurs, le nombre de voitures, le tonnage de l'antracite utilisé, le nombre d'employés, leur paie maximum quotidienne et leur paie mensuelle³².

Dans ce contexte d'informations répétées sur les exploits techniques new-yorkais concernant les flux urbains horizontaux apparaissent en 1893, dans *L'Illustration*, les premières images des «hautes maisons». Ainsi, plutôt que de surgir comme le tout premier dispositif urbain innovant d'outre-Atlantique, la «haute maison» est en réalité un élément supplémentaire s'ajoutant à cette culture technique américaine diffusée depuis maintenant une quinzaine d'années.

30. *Ibid.*

31. «Le pont de Brooklyn», *L'Illustration*, 27 mai 1893, p. 434.

32. «Les chemins de fer sur viaduc», *L'Illustration*, 2 juin 1894, p. 470.

Si ces premières «hautes maisons» présentées dans *L'illustration* sont celles de Chicago, c'est parce que la World's Fair attire en cette année 1893 l'attention du monde entier. Par contre, les images de ces «hautes maisons», présentées sur une page entière, resteront les seules de Chicago que *L'illustration* publie. A part cela, seuls les articles consacrés à l'exposition universelle sont illustrés. Dans les prochaines décennies, New York domine quasi totalement les nouvelles et les images que la revue consacre aux «constructions géantes» puis aux «gratte-ciel».

Pour en revenir à Chicago, l'article sur ses «hautes maisons» est élogieux :

«Une véritable révolution architecturale s'est accomplie à Chicago à la suite du grand incendie qui a détruit tous les quartiers commerciaux de cette ville. À la place des maisons brûlées, qui n'offraient rien de particulier avec leurs cinq, six ou sept étages d'élévation au maximum, on a construit de véritables monuments, de dimensions colossales, dont quelques-uns ont jusqu'à vingt-deux étages.»³³

Néanmoins, la fascination de l'auteur est ambiguë. Alors que l'énormité de ces constructions l'impressionne, le succès architectural semble, au contraire, se mesurer à la capacité de la faire disparaître. C'est le cas, par exemple, du Temple de la femme, haut de 14 étages, mais «si proportionné dans son ensemble qu'on s'aperçoit à peine de son énormité»³⁴. Dans l'ensemble, ce récit reste cependant énumératif et, à part la mention de l'éclairage électrique et des ascenseurs de ces «maisons», il ne s'attarde pas plus sur les détails techniques ni sur leur raison d'être.

En 1896, *L'illustration* rendant compte pour la deuxième fois de ces constructions, ne parle plus que de celles de New York. L'objectif de l'article, d'ailleurs dépourvu de considérations esthétiques, est multiple. D'abord, il s'agit d'exposer au public (apparemment) mal informé les réelles raisons de leur existence :

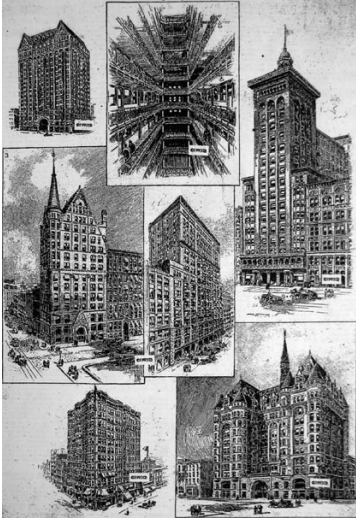
«Les constructions géantes que l'on voit s'élever dans quelques villes de l'Amérique du Nord, et notamment à New-York, n'ont assurément pas été inspirées par le désir d'étonner le monde, mais seulement par de simples considérations d'intérêt.»³⁵

Les lecteurs de la revue apprennent ainsi que la superposition de «jusqu'à 29 étages» découle de la nécessité d'amortir le prix «exorbitant» des terrains «dans certaines parties de New-York qui sont sans conteste les centres d'affaires les plus actifs du monde». Ainsi, «l'augmentation de la surface habitable au-dessus du septième étage est considérable et représente plus de 35 hectares pour le seul quartier au sud de New-York». Un deuxième objectif du texte est de fournir des données sur les «constructions géantes». Il relate l'existence à New York de 84 constructions de plus de sept étages, puis donne pour le St. Paul Building, le bâtiment le plus

33. «Les hautes maisons de Chicago», *L'illustration*, 11 février 1893, pp. 112, 120.

34. *Ibid.*, p. 120.

35. «Les constructions géantes à New-York», *L'illustration*, 14 novembre 1896, p. 394.



Premières «hautes maisons» :
des objets de curiosité.

(*Illustration*, 11/02/1893, p. 112.)

élevé, la hauteur précise (93,50 m). La hauteur (117,41 m) et le poids (50.000 tonnes) sont également cités pour un autre bâtiment en cours de construction, le futur Park Row Building, qui dépassera le précédent.

Premier suivi d'un gratte-ciel : le Park Row Building, Paris battu

Les exploits de hauteur à New York sont relatés dans *L'Illustration* de façon régulière. Par contre, la particularité de cette continuité ne réside pas dans le fait d'exposer le plus grand nombre de constructions mais de suivre dans le temps l'édifice le plus emblématique du moment, c'est-à-dire d'en parler avant, pendant et après le chantier. La construction phare étant pratiquement toujours la plus haute à un moment donné, il n'est pas surprenant que *L'Illustration* consacre au Park Row Building une série de quatre textes de 1896 à 1899, soulignant ainsi son côté sensationnel. Ainsi, la revue en fait la première de toutes les «constructions géantes» à être suivie. Au premier texte, déjà cité, de fin 1896, suit celui de 1898 :

«On construit en ce moment à New-York un édifice, le *Park Row Building*, qui dépassera de beaucoup toutes les autres constructions géantes de New-York et de Chicago.»³⁶

À l'instar de l'article de 1896, mais avec des données légèrement modifiées, l'article parle des surfaces, du nombre d'étages et de la hauteur. Et il ne manque pas de remarquer l'infériorité du St. Paul Building qui «n'a que 25 étages, et une hauteur de 92 m. 35». La deuxième moitié de ce texte est dédiée à la description des couches inférieures des fondations, constituées de «3.500 pieux en sapin d'Amérique», d'un béton qui en «enveloppe les têtes arasées» et de «blocs de granit sur lesquels sont établis les massifs de fondations».

Le troisième texte non illustré dédié au Park Row Building paraît en 1899. Il commence de manière toute similaire au précédent :

36. «Les constructions géantes aux Etats-Unis», *L'Illustration*, 23 juillet 1898, p. 138.

«Parmi les gigantesques maisons élevées qui caractérisent la construction moderne dans les grandes villes des Etats-Unis, en voici une qui surpasse encore toutes les autres par sa hauteur et par son importance ; c'est le nouveau bâtiment du « Park Row Syndicate » à New-York.»³⁷

Ce texte non seulement relate des données, toujours légèrement modifiées, concernant le nombre d'étages, la hauteur et le poids de la construction mais aussi ajoute des informations sur le programme et le confort à l'intérieur :

«Le bâtiment contient mille offices, aménagés pour environ quatre mille personnes. Toutes les parties de cette véritable cité sont, bien entendu, chauffées à la vapeur, éclairées à l'électricité et pourvues d'une double canalisation d'eau chaude et d'eau froide et des ascenseurs et monte-charges nécessaires. Un réseau de « home-téléphone » relié à un bureau central, placé près de l'entrée principale, dessert tous les offices.»³⁸

A ce point, les lecteurs de *L'illustration* sont vraisemblablement familiers avec le Park Row Building. Même ceux qui préfèrent les grands articles illustrés n'y échappent pas. En effet, le quatrième article sur cet édifice, également paru en 1899, en comporte une image, intégrée dans un tableau comparatif aux côtés de quatre constructions parisiennes et de la cathédrale de Rouen. L'article introduit également le terme de gratte-ciel :

«Pour désigner les énormes immeubles, bâtisses élevées de dix-huit ou vingt étages, qui se construisent depuis une dizaine d'années dans les grandes villes des Etats-Unis, principalement à New-York et à Chicago, au centre des quartiers d'affaires, les Américains ont forgé un pittoresque néologisme. Ils les appellent des *sky-scrapers*, littéralement «gratte-ciel».»³⁹

Selon le procédé habituel, l'article mentionne également la hauteur, le nombre d'étages et de bureaux, le chiffre de la population diurne ainsi que la sensation que provoque l'édifice. Mais, pour mieux exprimer sa hauteur, le gratte-ciel est mis pour la première fois en relation avec des constructions parisiennes :

«Le nouveau gratte-ciel dont s'enorgueillit New-York se dresse en bordure du Park Row, dont il a pris le nom : c'est le *Park Row building*. Sa façade n'a qu'un développement de 31 m. 50 ; mais sa hauteur, prise au sommet des deux tours qui le couronnent, est de 117 mètres. Pour donner une idée de ce que représente une pareille élévation, nous ne pouvons mieux faire que de la mettre en comparaison avec celle de l'Arc-de-Triomphe, celle de Notre-Dame, celle de la coupole des Invalides, le plus haut monument de Paris, si on met à part la Tour Eiffel, et enfin la flèche de la cathédrale de Rouen. Sur notre dessin comparatif figure également à l'échelle une des maisons le plus récemment construites à Paris, rue Réaumur. Ce rapprochement ne manquera pas de réjouir les New-Yorkais, si fiers de leur «architecture babylonienne».»⁴⁰

37. «La plus grande maison du monde», *L'illustration*, 30 septembre 1899, p. 222.

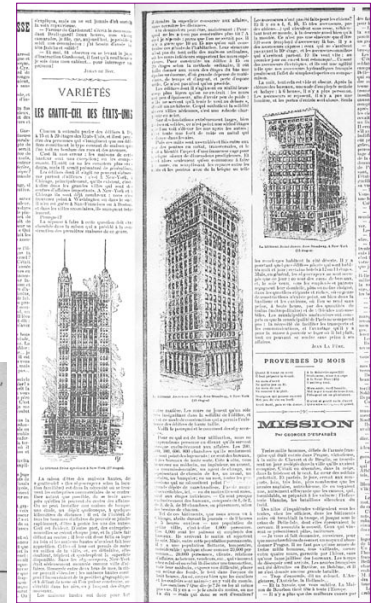
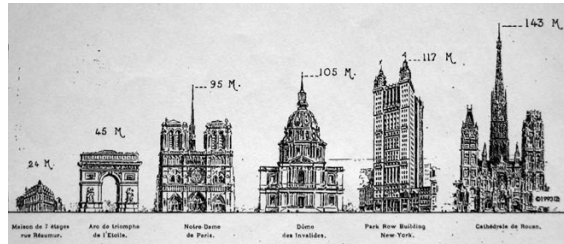
38. *Ibid.*

39. M. N., «Les « gratte-ciel » de New-York», *L'illustration*, 14 janvier 1899, p. 25.

40. *Ibid.*

Park Row Building : seule la cathédrale de Rouen résiste.

(Illustration, 14/01/1899, p. 25 ; *Illustré National*, 03/04/1898, p. 3.)



La connaissance des gratte-ciel, et du Park Row Building en particulier, est loin d’être une exclusivité pour les lecteurs de *L’Illustration*. En effet, à titre d’exemple, un autre hebdomadaire illustré offre à ses lecteurs en avril 1898, près d’un an avant *L’Illustration*, un article illustré titré «Les gratte-ciel des États-Unis» : *L’Illustré National*, publié à partir de 1898 à Paris, qui connaît une diffusion en tant que supplément de plusieurs quotidiens régionaux et locaux⁴¹. Globalement, l’approche est similaire aux publications de *L’Illustration*. Il s’agit de rectifier des malentendus («les gratte-ciel ne sont pas le type courant de maison que l’on voit en bordure des rues et des avenues»), de donner des explications sur les raisons d’être des gratte-ciel («création de surfaces pour la proximité et la centralisation des affaires» ; «sans les *sky-scrapers*, New-York était sérieusement menacée comme ville d’affaires»), d’exposer leur structure («édifices très légers où les murs ne jouent qu’un rôle très insignifiant dans la solidité de l’édifice»), de fournir des chiffres («jusqu’à 800 chambres [sic], occupées par des médecins, avocats, ingénieurs etc., et 4.000 personnes») et de montrer des images. Celles-ci représentent le Park Row Building, l’American Surety Building — ces deux premiers figurent quelques années plus tard dans les œuvres de Pennell et de Huard — et le Saint-James Building, tous les trois étant situés directement dans Broadway ou à proximité immédiate. Ainsi, dans *L’Illustré National* aussi, les «Gratte-ciel des États-Unis» sont limités à ceux de New York. Chicago est certes citée comme l’autre ville américaine possédant ce type de constructions, mais aucun de ses gratte-ciel n’est nommé, décrit ou illustré.

Cependant, Jean La Fère, l’auteur du texte de *L’Illustré National*, est pour l’instant le seul à évoquer, dans le contexte des gratte-ciel, le lien entre quartiers d’affaires, existence de transports publics rapides et possibilité

41. Puisqu’aucune des études principales sur l’Histoire de la presse française le mentionne, c’est de toute évidence un journal discret sur le plan national. Il agit surtout comme supplément illustré à des quotidiens régionaux comme *L’Echo du Nord*, *Le Moniteur du Puy-de-Dôme* et *Le Républicain de l’Yonne*. Les informations sur *L’Illustré National* sont tirées du catalogue Bn-Opale Plus de la Bibliothèque Nationale de France. Cf. «<http://catalogue.bnf.fr>».

«L'humiliation» quotidienne à Paris.

(*Illustration*, 21/02/1903, p. 117.)



d'habiter loin du centre-ville. Après Simonin en 1880, La Fère est un deuxième auteur pour qui les transports new-yorkais servent d'exemple pour Paris :

«Les municipalités américaines ont compris ce que la municipalité de Paris ne comprend pas : la nécessité de faciliter les transports et les communications, et l'avantage qu'il y a pour la masse à pouvoir se loger où il lui plaît, tout en pouvant se rendre sans peine à ses affaires.»⁴²

Ce décalage entre transports new-yorkais et parisiens est d'autant plus clair que la lenteur des transports parisiens fait par ailleurs l'objet d'accusations dans *L'Illustration*. En 1900, un article note que la vitesse des tramways à Paris est «jugée insuffisante par les visiteurs»⁴³. Deux ans plus tard, un long article illustré relate l'aventure d'un Parisien ayant tenté de traverser Paris en omnibus. Voici la légende figurant sous les deux images :

«Déjà des lignes du Métropolitain sont en service et les travaux pour l'achèvement du réseau complet sont activement poussés. [...] Mais cette entreprise considérable ne touchera pas à son terme avant de longs mois. En attendant, il y a encore de beaux jours pour nos bons omnibus parisiens, institution archaïque, qui ne survivra qu'à la condition de se résoudre à une transformation radicale, appropriée aux nécessités de la locomotion moderne. Combien de temps continuerons-nous à subir, faute de mieux, ses errements démodés, son fonctionnement défectueux ? Jusques [sic] à quand serons-nous les témoins et les victimes des incommodités, des vexations de toutes sortes infligées aux malheureux voyageurs, et dont nos dessins représentent si fidèlement les exemples les plus typiques ?»⁴⁴

Dépassé avant 1900 par New York en hauteur (à l'exception de la Tour Eiffel) et en vitesse des transports horizontaux, Paris l'est aussi en vitesse des déplacements verticaux. Pour La Fère, «l'agilité des ascenseurs électriques [new-yorkais] est telle que nos ascenseurs hydrauliques français produisent l'effet de simples cloportes en comparaison»⁴⁵. *L'Illustration* aussi évoque cette lenteur :

42. La Fère, Jean, «Les gratte-ciel des États-Unis», *L'Illustré National*, 3 avril 1898, p. 3.

43. «La vitesse des tramways à Paris», *L'Illustration*, 29 décembre 1900, p. 419.

44. Frank, Edmond, «Nos bons omnibus parisiens», *L'Illustration*, 21 février 1903, pp. 117-118.

45. La Fère, «Les gratte-ciel...», *L'Illustré National*, *op. cit.*

«A dire vrai, ces “elevators” [sic] se rapprochent plutôt du tramway que de la cabine de nos ascenseurs parisiens. Ce sont, en quelque sorte, des tramways à moteur hydraulique ou électrique circulant dans des rues verticales. Leur service est d’ailleurs réglé comme celui d’un véritable tramway et, comme ces derniers, ils sont dirigés par un conducteur spécial ou *motorman*.»⁴⁶

46. «Les ascenseurs des maisons élevées à New-York», *L'illustration*, 23 mai 1903, p. 354.

Nouvelles de New York : exploit technique, paysage du futur et frisson urbain

VIII.2

New York spécialisé : l'inéluctable futur de Paris

Au rythme de leur apparition, les exploits de hauteur et les progrès dans les transports et infrastructures new-yorkais continuent à occuper les colonnes de *L'illustration* pendant la première décennie du vingtième siècle et au-delà.

Verticalité et horizontalité

Verticalement, la hauteur du Park Row Building n'est dépassée qu'en 1904. Désormais, c'est le Times Building qui possède, «après la Tour Eiffel», la charpente métallique la plus haute du monde⁴⁷. L'article se montre tout au moins impressionné par l'extension verticale vers le bas :

«Notre gravure ne montre qu'une partie de cette construction cyclopéenne, car les sous-sols, qui ont une étendue triple de celle qu'occupe la maison elle-même, s'enfoncent à 18 mètres sous terre. Cette partie souterraine a donc à elle seule la hauteur de nos maisons ordinaires [...]»⁴⁸

Alors que les étages souterrains du Times Building n'hébergent encore que ses imprimeries, les six étages souterrains d'un «gratte-terre» new-yorkais présenté quelques années plus tard sont, «grâce à la ventilation et à la lumière électrique, tous habitables»⁴⁹. En 1909, *L'illustration* annonce un nouveau «roi des sky-scrapers», le Metropolitan Life Building, dans lequel «douze ascenseurs assurent la communication entre les différentes sections de cette ville aérienne»⁵⁰. Les ascenseurs *express*, associés à l'idée de «ville verticale» et faisant du «13 à l'heure», sont une fois de plus interprétés comme des trains circulant dans des rues verticales.

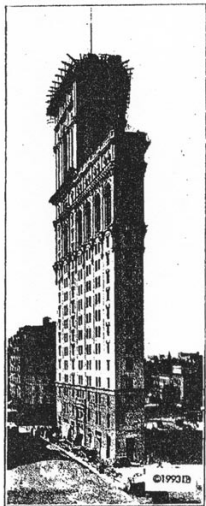
Outre les édifices construits, New York fait également des projets, certes plus vagues, de gratte-ciel records. Les calculs de l'architecte E. Flagg, indiquant en 1909 la possibilité de construire à New York des «maisons» de 600 mètres de haut, attirent tout aussi l'attention de *L'illustration* que le projet d'une tour de 650 m de haut en

47. «Un nouveau gratte-ciel», *L'illustration*, 22 octobre 1904, p. 283.

48. *Ibid.*

49. «Les gratte-terre de New-York», *L'illustration*, 2 janvier 1909, p. 11.

50. «Le roi des sky-scrapers», *L'illustration*, 3 juillet 1909, pp. 14-15.



Toujours plus haut, toujours plus profond.

(*L'illustration*, 22/10/1904, p. 283 ;
L'illustration, 03/07/1909, p. 15.)

1898, «en commémoration de l'annexion des faubourgs à la ville»⁵¹.

Quant aux transports et infrastructures de New York, leur présence dans les colonnes de *L'illustration* ne fait qu'augmenter après 1900. La revue évoque aussi bien les installations fixes (gares, tunnels, ponts) que les mobiles (tramways, trains aériens, métropolitains souterrains). Si les premières forcent l'admiration par leur taille et prouesse technique, les secondes sont électriques et rapides.

Les tramways électriques urbains ou interurbains, par exemple, sont si nombreux, vont si loin et sont économiquement si intéressants que les sociétés de chemins de fer à vapeur, en perte de clientèle, sont forcées de lancer des essais de traction électrique sur les grandes lignes⁵². De façon générale, note *L'illustration*, les tramways américains sont «plus développés, mieux organisés et transportent plus de voyageurs qu'en Europe». Il n'est alors guère surprenant que leurs sociétés tentent de conquérir le marché européen⁵³. Quant aux métropolitains souterrains, la comparaison entre ceux de Paris et ceux de New York montre que «la vitesse et les parcours sont plus grands dans la capitale [sic] des États-Unis»⁵⁴.

A propos des installations fixes, *L'illustration* fournit quelques données techniques et décrit l'organisation de la circulation des nouveaux ponts «gigantesques» projetés à New York⁵⁵. Grâce aux nouveaux et imposants

51. Pour le projet de Flagg, cf. «Une maison de 600 mètres de haut», *L'illustration*, 30 octobre 1909, p. 315. Pour la tour commémorative, cf. «Une nouvelle tour géante», *L'illustration*, 29 janvier 1898, p. 111.

52. Par exemple, «Excursions à longue distance en tramways électriques», *L'illustration*, 19 août 1899, p. 127 ; «La traction électrique sur les grandes lignes de chemins de fer en Amérique», *L'illustration*, 26 janvier 1901, p. 63 ; «Les tramways aux États-Unis», *L'illustration*, 29 août 1903, p. 146.

53. «Tramways américains en Europe», *L'illustration*, 24 janvier 1903, p. 62 ; «Une compagnie américaine de tramways en Hollande», *L'illustration*, 21 mars 1903, p. 195.

54. «Les métropolitains de Paris et de New-York», *L'illustration*, 28 mai 1910, p. 493.

55. Pour le Williamsburg Bridge, cf. «Un nouveau pont suspendu à Brooklyn», *L'illustration*, 13 juillet 1901, p. 31. Pour le Blackwell's Island Bridge, cf. «Le nouveau pont de New-York», *L'illustration*, 28 septembre 1907, p. 215.

projets, les gares new-yorkaises apparaissent maintenant également en termes très positifs dans la revue. Dans le cas du projet de la Pennsylvania Station, qui «sera assurément l'une des plus importantes du monde entier», l'article explique comment l'insertion de la gare dans la ville se fait sans modification topographique en surface :

«La gare centrale sera à ciel ouvert et occupera un vaste espace de 500 mètres de longueur sur 200 mètres de largeur, situé entre la septième et la dixième avenue. Elle ne comprendra pas moins de 25 voies, et comme elle sera établie en contre-bas du sol, on lancera par dessus un vaste pont, en raccordant les 31e et 33e rues. C'est sur ce pont que seront installés tous les bâtiments de service des voyageurs et des bagages, raccordés aux quais de départ et d'arrivée par des ascenseurs et des rampes mobiles.»⁵⁶

La réalisation de cette gare située en contre-bas est intrinsèquement liée à la traversée souterraine de l'Hudson River. *L'illustration* note que la prolongation de ce nouveau double tunnel sous l'île de Manhattan puis sous l'East River permet au Pennsylvania Railroad de traverser complètement la ville et de relier Long Island au continent, avec arrêt «au cœur même de la cité de New-York». Ces exploits souterrains aussi figurent régulièrement dans la revue⁵⁷.

Malgré toutes ces informations, *L'illustration* ne fournit que très peu d'images sur ces nouveautés new-yorkaises : les seuls articles illustrés sont ceux sur les Times et Metropolitan Life Buildings. Malgré cela, le public français connaît très bien les images des autres dispositifs mentionnés. Il en trouve amplement dans la revue hebdomadaire parisienne *La Nature*. Du moins après 1905, cette revue de vulgarisation scientifique procède de façon inverse à *L'illustration* : elle s'attarde nettement plus sur la question des transports et des infrastructures horizontales que sur celle des gratte-ciel. De plus, ces articles sur les détails techniques des ouvrages comportent toujours au moins une image.

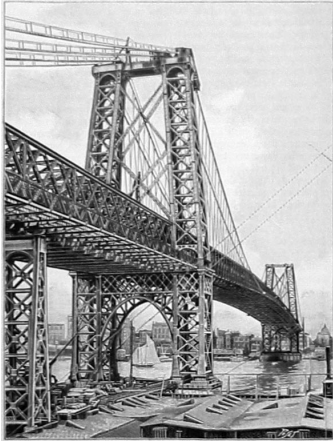
Pour ce qui est des ponts, les lecteurs français trouvent ici, en plus de descriptions textuelles détaillées, des vues générales et des coupes transversales⁵⁸. Dans le cas du Williamsburg Bridge, par exemple, on voit que les piétons, comme sur le Brooklyn Bridge, circulent de façon isolée au dessus du niveau principal du tablier qui porte lui-même six voies ferrées et quatre voies charretières⁵⁹. Alors que le profil de la coupe transversale des différents grands ponts new-yorkais ne se répète jamais, l'organisation de la circulation sur deux niveaux superposés, induisant souvent l'isolement des piétons, est en revanche l'importante caractéristique commune à tous.

56. «Une grande gare centrale à New-York», *L'illustration*, 25 janvier 1902, p. 63.

57. Par exemple, «Le nouveau tunnel de New-York à Brooklyn», *L'illustration*, 17 juin 1899, p. 386, et «Un tunnel de New-York à Brooklyn», *L'illustration*, 25 octobre 1902, p. 334.

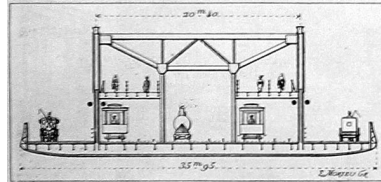
58. Pour le Williamsburg Bridge, cf. Bellet, Daniel, «Le nouveau grand pont suspendu de New-York», *La Nature*, 15 septembre 1906, pp. 244-246 ; pour le Blackwell's Island Bridge, cf. Bonnin, R., «La chute des ponts américains», *La Nature*, 6 mars 1909, pp. 210-212 ; enfin, pour le Manhattan Bridge, cf. Bonnin, R., «Le pont suspendu de Manhattan à New-York», *La Nature*, 3 juillet 1909, pp. 71-74.

59. Bellet, «Le nouveau grand pont...», *La Nature, op. cit.*, p. 246.



Le pont comme laboratoire pour la ségrégation des flux urbains.

(*La Nature*, 15/09/1906, p. 244 ; p. 246.)



De 1906 à 1913, *La Nature* publie également quatre articles illustrés sur les nouvelles gares de Manhattan⁶⁰. Là aussi, la question de la multiplication des flux par superposition est centrale. Pour l'agrandissement et la modernisation de la gare du New-York Central, pour laquelle le «travail qu'on est en train d'effectuer est gigantesque», «l'intérêt particulier» consiste «à créer une gare à deux étages, dont l'étage inférieur sera consacré au trafic de banlieue». Contrairement aux grands ponts, il existe ici une exemplarité pour Paris :

«Il y a là une disposition qui [...] pourra susciter une imitation dans les importantes modifications qu'on espère pouvoir apporter quelque jour à la gare Saint-Lazare, à Paris.»⁶¹

En plus de la superposition de deux niveaux de chemins de fer, le Grand Central Terminal comporte une autre nouveauté : rendre constructible l'espace situé au dessus des voies ferrées :

«Mais l'innovation la plus remarquable est celle qu'un de nos confrères new-yorkais a appelé la *capitalisation of the air rights*, la mise en valeur des droits aériens. Et c'est là une idée bien américaine de vouloir tirer parti du «sur-sol», après avoir criblé de tunnels le sous-sol du terrain pour y loger les voies. Plus d'espaces à ciel ouvert en arrière des gares, comme cela s'est toujours pratiqué jusqu'ici ! Sur les voies et les cours recouvertes s'élèvera une ville nouvelle de *skyscrapers* gigantesques !»⁶²

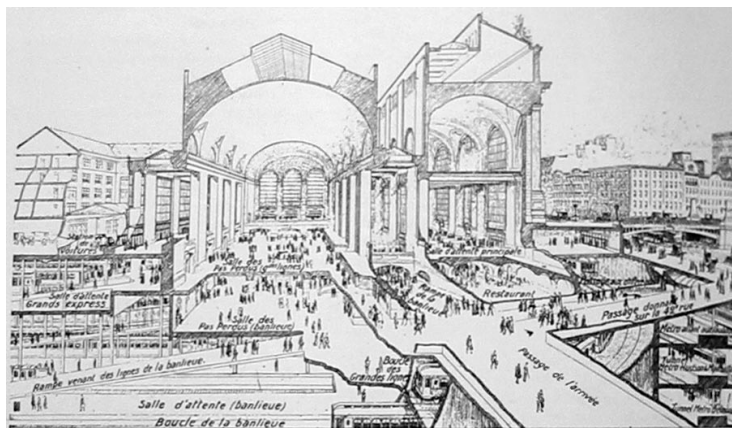
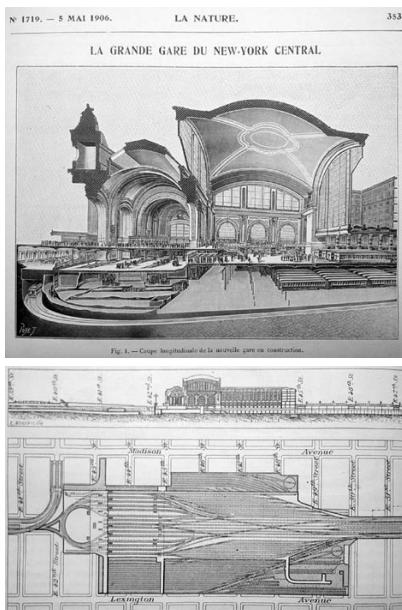
Au moment de son achèvement, en 1913, la gare fait l'objet d'un troisième article dans *La Nature*, pour le moins enthousiaste. Il traite du fonctionnement, de la modernité et même de la beauté du Grand Central Terminal. Une vue écorchée illustre le propos sur la superposition des divers flux et sur la suppression des escaliers au profit de rampes, «tellement douces que l'on arrive au second étage, pour ainsi dire, sans s'en apercevoir»⁶³. La

60. Bougeois, Henry, «La grande gare du New-York Central», *La Nature*, 8 mai 1906, pp. 353-355 ; Bougeois, Henry, «La construction de deux nouvelles gares à New-York», *La Nature*, 21 septembre 1907, pp. 263-265 ; Forbin, V., «Les gares colossales de New-York», *La Nature*, 17 juin 1911, pp. 33-34 ; Kuentz, L., «La plus grande gare du monde», *La Nature*, 21 juin 1913, pp. 43-44.

61. Bourgeois, «La grande gare...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 353.

62. Forbin, «Les gares...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 34.

63. Kuentz, «La plus grande gare...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 44.



Un nouveau paysage : «La vraie gare modèle, le chef-d'œuvre du genre».

(*La Nature*, 08/05/1906, p. 353 ; *La Nature* 21/06/1913, p. 44 ; *La Nature* 08/05/1906, p. 354.)

conclusion de l'auteur est sans équivoque :

«Nous ne vous étonnerons pas en vous disant que les Yankees sont particulièrement fiers de leur "Central Terminal" et ils ont bien raison de l'être, car en l'élevant, ils ont su créer la vraie gare modèle, le chef-d'œuvre du genre.»⁶⁴

Concernant la nouvelle gare de Cortlandt Street, appelée plus tard Church Street Station ou Hudson Terminal, *La Nature* souligne les «conditions toutes nouvelles», consistant à l'organiser entièrement en souterrain, au niveau d'arrivée des tunnels creusés sous l'Hudson. Dépourvue d'édifice de gare à proprement parler en élévation, la «partie supérieure de la construction sera consacrée à deux énormes bâtiments d'affaires, qui seront construits à 24 étages, et renfermeront 4000 bureaux»⁶⁵.

Quatre ans plus tard, au moment de leur livraison, un autre article de *La Nature* s'extasie devant ces «énormes bâtiments», nommés ensemble Hudson Terminal Building, «l'un des plus modernes sky-scrapers» :

«[L'on] y trouve un peu tous les corps de métiers ; [...] Si l'on ajoute à cela les magasins, les restaurants, les bureaux de poste qui se trouvent au rez-de-chaussée, les terrasses du dernier étage, et la station de chemin de fer du sous-sol, on voit que l'ensemble de cette construction constitue une véritable cité, susceptible de répondre à toutes les exigences de commodité et de luxe de la vie américaine moderne.»⁶⁶

La véritable innovation de l'Hudson Terminal Building est cependant son articulation avec les différents flux de circulation situés au-dessus et au-dessous du niveau de la rue :

«Outre la gare souterraine et les nombreux tramways qui circulent au niveau de la chaussée, il a été ménagé un

64. *Ibid.*

65. Bourgeois, «La construction...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 265.

66. Rabut, Jacques, «L'« Hudson Terminal Building » à New-York», *La Nature*, 2 septembre 1911, p. 213.

passage accédant directement à l'*Elevated Railway* ou « L », comme l'appellent les New-Yorkais, qui suit la rue [Church Street] à la hauteur du deuxième étage.»⁶⁷

Superpositions et ségrégations de New York comme exemple pour Paris

Les tunnels new-yorkais, mentionnés dans le contexte des gares, font dans *La Nature* également l'objet d'articles spécifiques. En effet, la revue publie en 1907 une carte comportant les 14 tunnels existants ou en projet qui relieront un jour Manhattan à New-Jersey ou à Long-Island⁶⁸. L'auteur, Pierre de Mériel, en profite pour accuser les ingénieurs parisiens. Bien que l'étude «en détail des installations du prolongement dans Paris du chemin de fer d'Orléans» ait servi de modèle à l'ingénieur new-yorkais M. Jacobs pour «adopter l'unique traction électrique pour le tunnel du Pennsylvania Railroad», la capitale française possède des retards importants en termes de liaisons entre ses gares et ses différents systèmes de transport :

«Sur le plan général que nous donnons, on peut aisément constater que ces deux tunnels [sous l'Hudson] se relient du côté de New-Jersey avec toute la série des gares qui servaient jusqu'à présent de terminus [...]. Mais, de plus, on n'a pas fait l'erreur monstrueuse, et en réalité volontaire, qu'on a commise à Paris avec le Métropolitain. On a pris des mesures pour que les voies du New-York and New-Jersey [Railroad] se relient aussi facilement que possible avec celles de ce fameux Subway [...], et aussi avec les nouvelles grandes lignes qui sont destinées à pénétrer de leur côté dans Manhattan par d'autres tunnels sous rivière.»⁶⁹

Toujours selon Mériel, la faute de Paris consiste à manquer de hardiesse à employer les méthodes modernes :

«Au moyen du bouclier également, sans troubler le trafic de surface, et en ne montrant pas cette timidité en la matière que M. de Launay a mise récemment en lumière ici à propos des lignes souterraines parisiennes, on creuse un tunnel qui remonte dans le nord jusqu'à la rencontre des prolongements en construction du Pennsylvania Railroad ; ici la ligne joue le rôle de ligne métropolitaine avec des stations urbaines, et un embranchement gagne dans l'est le Subway.»⁷⁰

Quand, toujours en 1907, le même auteur publie un nouvel article, titré «Les moyens de transport dans les grandes villes modernes», l'illustration qui l'accompagne montre qu'il s'agit là en quelque sorte de la suite de «Les tunnels sous rivière à New-York». C'est une vue en coupe à l'endroit que l'auteur vient de décrire⁷¹.

Ici aussi, la situation new-yorkaise est favorablement comparée à celle des «timides» Parisiens :

67. *Ibid.*

68. Mériel, Pierre de, «Les tunnels sous rivière à New-York», *La Nature*, 26 janvier 1907, pp. 139-142.

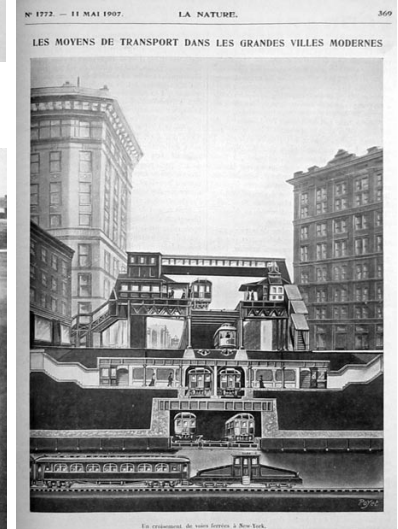
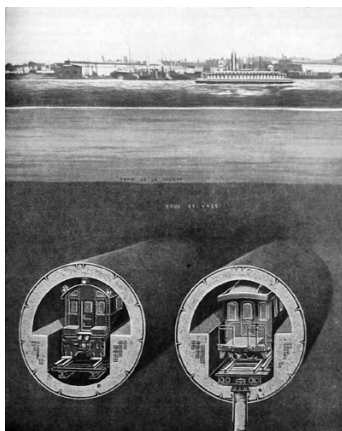
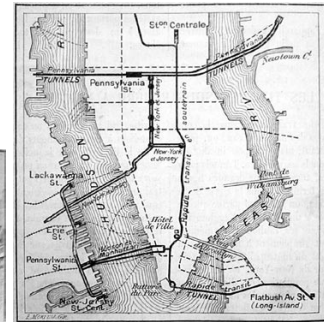
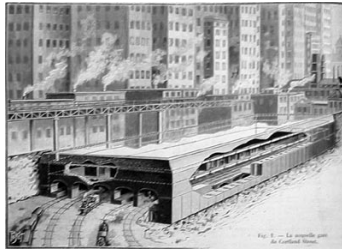
69. *Ibid.*, p. 142.

70. *Ibid.* Il s'agit de Louis De Launay, ingénieur et géologue, directeur de *La Nature* de 1904 à 1919.

71. Mériel, Pierre de, «Les moyens de transport dans les grandes villes modernes», *La Nature*, 11 mai 1907, pp. 369-370. Dans le chapitre X, nous reviendrons sur la circulation de cette image aux États-Unis, en France et en Allemagne. Ici, limitons-nous à constater que la première publication de cette coupe a donc lieu avant celle, en 1908 dans le *Scientific American*, considérée habituellement comme la première, par exemple dans Robinson, Cervin, «Wie wird man ein erfolgreicher Visionär ?», *Archithese*, no. 18, 1976, p. 7.

Traversée souterraine, gares souterraines et multiplication des niveaux.

(*La Nature*, 21/09/1907, p. 264 ; 26/01/1907, p. 140 ; p. 141 ; 11/05/1907, p. 369.)



«[Non] seulement nous voyons les viaducs ou souterrains du métropolitain [parisien] croiser des lignes ferrées déjà existantes, mais bientôt trois étages de voies ferrées souterraines [du métropolitain] se superposeront sous la place de l'Opéra. Toutefois, New-York va posséder mieux encore. A l'intersection de la Sixième Avenue et de la Trente-deuxième Rue, il va se superposer 5 voies ferrées, trois souterraines, une au niveau du sol (un tramway électrique), et enfin un chemin de fer sur viaduc.»⁷²

Le détail des voies souterraines est donné comme suit :

«Au niveau le plus bas seront justement les lignes reliant les voies et la gare principale du Pennsylvania RR. aux lignes de Long-Island [...] ; immédiatement au-dessus, et séparé par un plancher métallique, voici un tunnel à trois voies du Subway prolongé. Au-dessus, on va établir le tunnel donnant passage aux voies de raccordement de diverses grandes lignes que doit construire la compagnie dite de l'Hudson.»⁷³

«Tout cela est bien étudié au point de vue commercial comme au point de vue technique, et ces divers projets viendront résoudre fort heureusement le problème des transports à New-York.»⁷⁴

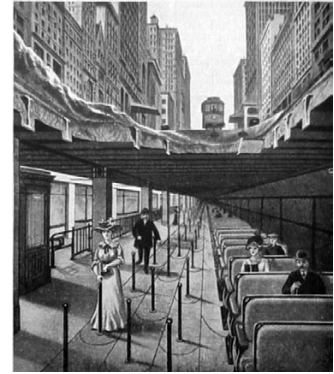
72. Mériel, «Les moyens...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 370.

73. *Ibid.*

74. Mériel, «Les tunnels...», *La Nature*, *op. cit.*, p. 142.

Piétons au sous-sol...

(*La Nature*, 18/03/1911, p. 264.)



Alors que, comme l'indique Mériel, l'idée à l'origine de cette organisation est «l'établissement de voies nouvelles et spécialisées», elle reste néanmoins, dans ce cas précis, limitée aux seules voies ferrées dédiées aux transports de voyageurs. Les piétons, les fiacres, les véhicules automobiles de toute sorte ainsi que le transport de marchandises — tous d'ailleurs absents de la vue — ne se partagent toujours qu'un seul plan de circulation, celui du sol de la ville.

Or, à New York, les projets d'isoler les uns des autres ne manquent pas. Parmi ces tentatives, celles d'isoler les piétons ou le transport des marchandises sont les plus relatées en France. En 1904, par exemple, *L'Illustration* mentionne un projet de trottoir roulant à 14,5 km/h dans un tunnel souterrain à deux galeries parallèles⁷⁵. En 1911, *La Nature* publie un article illustré sur un projet new-yorkais similaire⁷⁶. Dans un autre article, on indique pour le transport des marchandises à New York que «leur déchargement devait provoquer un encombrement formidable, mais les chemins de fer marchandises souterrains sont venus fort heureusement décongestionner la voie publique tout en permettant l'alimentation rapide des *sky-scrapers*»⁷⁷. Quelques années auparavant, quand ce système est mis en place pour la première fois à Chicago, *La Nature* s'en fait l'écho enthousiaste :

«Il y a là une audace qu'on ne pouvait se permettre qu'aux États-Unis, où l'on n'est pas gêné par notre timidité et nos traditions.»⁷⁸

La ville pas si future, selon *L'Illustration*

En 1913, ce sont les lecteurs de *L'Illustration* qui sont confrontés à une image, dont la source indiquée est le « *Scientific American* », censée représenter une artère new-yorkaise de demain⁷⁹. Elle réunit pour la première fois l'ensemble de ces considérations de spécialisation de la circulation. Du bas vers le haut, on y trouve d'abord trois niveaux superposés de voies ferrées : le métropolitain souterrain à marchandises, le Subway et

75. «Un trottoir roulant à New-York», *L'Illustration*, 2 janvier 1904, p. 15.

76. D'Izier, J., «Nouvelle application du principe du « trottoir roulant »», *La Nature*, 18 mars 1911, p. 264.

77. Villers, R., «Le nouvel hôtel de ville de New-York», *La Nature*, 27 août 1910, p. 194.

78. Bellet, Daniel, «Le métropolitain souterrain à marchandises de Chicago», *La Nature*, 29 décembre 1906, p. 76.

79. «La ville future», *L'Illustration*, 9 août 1913, p. 124.



...ou plutôt dans les airs ?
Grands ponts et nouvelles
gares appliqués à New York, et
bientôt à Paris.

(Illustration, 09/08/1913, p. 124.)

les tramways, ces derniers partageant le niveau principal de la ville avec les automobiles. Ensuite, situés au deux niveaux immédiatement supérieurs puis au neuvième étage, de larges trottoirs, dont le premier comporte une partie de «trottoir roulant», longent les bâtiments dont les deux premiers niveaux ainsi desservis montrent de larges vitrines de magasins. Les trottoirs d'un même niveau sont ponctuellement reliés par des passerelles. Cette vue montre également une association étroite des mouvements horizontaux avec les gratte-ciel. La grande différence avec les projets précédents consiste en deux choses. D'une part, il n'y a pas de chemin de fer aérien, et, d'autre part, les piétons ne sont pas envoyés dans le souterrain.

Contrairement à l'image de *La Nature*, celle de la «ville future» ne représente pas un projet en cours de réalisation. Elle n'a pour autant rien d'improbable ni de futuriste, sauf peut-être les passerelles reliant les neuvièmes étages des immeubles. Nous avons déjà vu que les niveaux souterrains correspondent à la réalité new-yorkaise, en tout cas à Broadway (du moins là où il existe un chemin de fer souterrain de marchandises). Quant aux deux niveaux réservés aux piétons, leur conception ressemble à celles que nous avons rencontrées à propos des ponts et des gares : dans le cas du Brooklyn et du Williamsburg Bridge, les piétons longent en hauteur les flux mécanisés ; dans le cas de la Pennsylvania Station et de la Grand Central Station, les voies ferrées sont longées et croisées en hauteur par des voies passerelles. Et, finalement, la liaison multi-étages des immeubles aux différents niveaux d'infrastructures urbaines est déjà réalisée par l'Hudson Terminal Building. Quant au texte publié sous l'image, il fait l'éloge de cette «solution hardie du problème de la circulation» :

«Le *Scientific American* [...] fait très justement observer à quel point il est déraisonnable, absurde, de continuer à faire circuler, sur un même plan, des mobiles, pour parler comme les mathématiciens, de vitesses et d'espèces même si différentes. Est-ce que, demande-t-il fort justement, l'ingénieur qui doit établir des conduites pour des

fluides de natures diverses, fait circuler dans les mêmes tuyaux le gaz d'éclairage, la vapeur du chauffage central et l'eau de la cuisine ou de la salle de bain ? Et croit-on que les chemins de fer auraient atteint le degré de perfection où ils sont arrivés si, au lieu de créer des voies spéciales à leur usage, entre de bonnes barrières, on les eût laissés vaguer parmi les camions des villes et les chars à boeufs des campagnes ? Donc divisons, classifions la circulation pour la rendre plus facile.»⁸⁰

Pour nous, l'aspect le plus important de ce texte réside dans le fait qu'il entrevoit une application à Paris :

«On se complaira aussi à imaginer ce que pourrait donner à Paris un tel système, avec un ou deux étages de trottoirs aériens sur les boulevards, rue de la Paix, rue Royale, et donc un ou deux étages de grands magasins - et quelle vie différente en résulterait, et aussi quel accroissement de valeur pour les immeubles ainsi desservis.»⁸¹

Pour l'auteur, cette vision tout à fait positive n'est même pas de l'ordre de l'éventualité ; elle est inéluctable :

«Il est à prévoir que, dans un avenir plus ou moins éloigné, on sera amené, par la force des choses, à l'adopter.»⁸²

L'illustration cite la revue *Scientific American* comme source de cette image. En effet, elle y figure sur la couverture du numéro du 26 juillet 1913, exactement deux semaines seulement avant qu'elle soit publiée en France⁸³. La publication dans *L'illustration* ne témoigne cependant pas seulement de la circulation rapide et internationale des images — l'image de la «ville future» sera également publiée dans d'autres pays⁸⁴ —, mais aussi de son utilisation spécifique.

L'article du *Scientific American*, d'ailleurs titré «Le trottoir élevé», est entièrement occupé à convaincre de la nécessité de ségréguer les flux des piétons et des véhicules. Il parle avec insistance de supprimer les piétons du niveau des automobiles afin de ne plus brider la vitesse de ces derniers. Par ailleurs, il lie ce problème à la situation concrète de New York ; les bâtiments peuplés par 10.000 personnes, à l'instar du Woolworth Building, contribuent à l'encombrement des voies. D'autre part, ces trottoirs élevés devraient d'abord être installés dans la partie la plus encombrée de la ville, c'est-à-dire le long de Broadway, de la Battery jusqu'à Union Square. Le texte de *L'illustration*, en revanche, omet ces spécificités. Non seulement il extrapole ce message new-yorkais à l'ensemble des flux sous et sur terre mais il y voit également un modèle de «ville future» en général,

80. *Ibid.*

81. *Ibid.*

82. *Ibid.*

83. Suplee, Henry Harrison, «The Elevated Sidewalk», *Scientific American*, 16 juillet 1913, pp. 61 [couverture] + 67. Pour une tentative, à notre goût peu convaincante, d'inscrire cette image, et celle des «Cinq niveaux de voies ferrées», dans la lignée des visions futuristes new-yorkaises publiées dans les différentes éditions de *King's Views of New York*, cf. Robinson, «Wie wird man...», *op. cit.*, pp. 5-12.

84. Entre autre, elle est publiée en Italie : «La circolazione futura e I grattanuvole a Nuova York», *L'illustrazione italiana*, 31 août 1913, p. 211 (cité dans Caramel, Luciano, «Zwischen *Città Reale* und '*Città Nuova*'», in Magnago Lampugnani, Vittorio (dir.), *Antonio Sant'Elia, Gezeichnete Architektur*, catalogue d'exposition, Munich, Prestel, 1992, p. 32.) ; et en Russie : Pain [Payne], Barri [Barry], «Podzemnyi London», *Vokrug sveta*, no. 45, 1916, pp. 675-678 (cité dans *Avantgarde 1900-1923, Russisch-sowjetische Architektur*, catalogue d'exposition, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1991, p. 32.).

applicable à Paris. Appeler ce dessin d'un projet de trottoirs élevés la «ville future», revient à admettre que New York représente l'avenir inéluctable des métropoles, Paris inclus.

Nouvelles de New York : exploit technique, paysage du futur et frisson urbain

VIII.3

Catastrophes, risques & inquiétudes : la ville de tous les dangers

Dans *L'illustration* et dans *La Nature*, les discours sur les inventions et exploits urbains new-yorkais sont très admiratifs. Or, ces revues, notamment *L'illustration*, publient d'autres nouvelles, sur ces mêmes objets techniques urbains, sources de danger, qui sans aucun doute causent des inquiétudes à plus d'un lecteur français conscient de l'inévitabilité d'introduire ces solutions à Paris. Dans l'ensemble, ces nouvelles dessinent de New York l'image d'une ville de tous les dangers.

Gratte-ciel dangereux

Le plus fréquemment cité est l'incendie. Régulièrement, la revue relate des incendies de gratte-ciel, comme, par exemple, en 1898, celui du Home Life Insurance Company Building⁸⁵, causé par l'incendie d'un petit immeuble voisin, ou encore celui, en 1912, de l'Equitable Building. Quant à ce dernier, «presque complètement détruit par l'incendie», la revue note qu'il s'agit «là d'un sinistre comme il s'en produit trop fréquemment, et certes déplorable, puisqu'il a fait une dizaine de victimes [...]»⁸⁶. Tout aussi régulièrement, mais contredit par les nouvelles à répétition des catastrophes, *L'illustration* expose de nouvelles solutions pour limiter le risque de la disparition totale des immeubles par les flammes. En août 1899, par exemple, la nouvelle de la construction à New York d'un nouvel engin, permettant de pomper l'eau jusqu'au dernier étage du St. Paul Building, fait dire à l'auteur que «la sécurité des maisons géantes semble donc assurée en principe, dès maintenant»⁸⁷.

Mais les gratte-ciel comportent bien d'autres risques d'écroulement que ceux par incendie. La corrosion de l'acier en est un exemple :

«C'est qu'elles peuvent tomber, dira-t-on ? Oui, sans doute : mais ce danger-là est évident et dans une grande mesure évitable. Un autre danger est moins évident et moins évitable. Il menace principalement les constructions à

85. M. N., «Les « gratte-ciel »...», *L'illustration*, *op. cit.*, p. 25.

86. «Un incendie sous la glace», *L'illustration*, 20 janvier 1912, p. 52.

87. «La lutte contre l'incendie dans les maisons géantes», *L'illustration*, 12 août 1899, p. 111.



Les gratte-ciel ne tiennent-ils que difficilement debout ?

(*Illustration*, 26/03/1904, p. 206 ;
14/01/1899, p. 25.)



10, 15 et 20 étages, chères aux Américains. Ces constructions, on le sait, sont maintenues et ameublées au moyen de ceintures métalliques, de cadres en acier principalement. Or, ces cadres sont sans cesse attaqués et rongés, [...] par la fumée des usines et cheminées. Ces dernières émettent des vapeurs sulfureuses, et ces vapeurs corrodent le métal. [...] La conclusion, c'est que les constructions à cadres de métal, telles qu'on les élève aux États-Unis, sont très dangereuses et susceptibles, grâce à la corrosion par la fumée, de s'effondrer tout à coup.»⁸⁸

Quant à *La Nature*, tout en relatant une nouvelle hypothèse pour la corrosion — «le voisinage de conducteurs électriques» —, elle indique que la hauteur excessive des immeubles américains renforcent le problème :

«L'anxiété est particulièrement vive aux États-Unis, pour les fameux sky-scratchers, les bâtiments monstres.»⁸⁹

Dans le cas bien réel de l'écroulement du Darlington Hotel, en revanche, c'est la «défectuosité des plans et devis de construction» qui est mise en cause. La catastrophe est de taille et dépasse même l'immeuble :

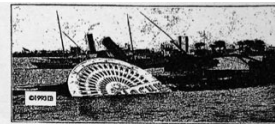
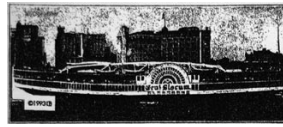
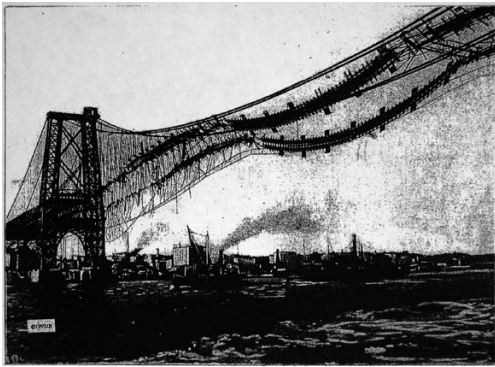
«[Un] bâtiment en construction dans le quartier ouest de New-York, [...] tout en métal et ciment (*sky-scraeper* ou gratte-ciel) dont on édifiait le onzième étage, s'est écroulé soudainement un des jours de la semaine passée, entraînant dans sa chute les 50 ouvriers qui y travaillaient.

L'effondrement total, avec un fracas épouvantable, de ces milliers de tonnes de traverses en acier, de piliers en fonte, de planchers en ciment, produisit dans tout le quartier l'effet d'une secousse de tremblement de terre. [...] Dix-sept ouvriers étaient morts, écrasés, broyés; une vingtaine étaient grièvement blessés. Enfin, un fragment de cette charpente métallique, évenrant le toit d'une maison contiguë, moins élevée, était allé y tuer sur le coup le propre fils du propriétaire et une visiteuse, la femme du millionnaire bien connu, Frank Storrs.»⁹⁰

88. «Le danger des constructions élevées», *L'Illustration*, 23 août 1902, p. 155.

89. «La corrosion des grandes maisons américaines», *La Nature*, 9 mars 1907, p. 239.

90. «L'effondrement d'un skyscraper», *L'Illustration*, 26 mars 1904, p. 206.



Tout peut brûler à New York.

(*Illustration*, 29/11/1902, p. 424 ;
02/07/1904, p. 9.)

Autres constructions

Les lecteurs de *L'Illustration* apprennent aussi que les gratte-ciel ne sont pas les seuls objets à risque. Ils ne sont pas non plus les seuls à brûler. La revue mentionne l'incendie d'autres types de constructions new-yorkaises, comme celui, causant «plus de cinquante morts, autant de blessés et quarante disparus», du Windsor Hotel, haut de six étages seulement, mais d'une «construction très légère, datant d'une trentaine d'années, en charpente de bois» et équipé de cages d'ascenseurs qui «formaient en quelque sorte cheminées au milieu de ce véritable bûcher»⁹¹. Comme le montre l'incendie sur le chantier du Williamsburg Bridge, les ponts géants aussi peuvent être frappés⁹². Ce sort n'est pas non plus épargné au bateaux. En 1900, trois navires et une partie du port prennent feu⁹³. Mais la vraie catastrophe, du point de vue des dégâts humains, est celle du bateau à vapeur «General Slocum» dont l'incendie sur l'East River en 1904 entraîne la mort de 1.200 personnes⁹⁴. Elle est amplement illustrée dans la revue.

Comme nous le voyons sur une image pleine page de la revue, un autre moyen de transport new-yorkais potentiellement dangereux — en plus, bien sûr, du tramway qui tue des piétons⁹⁵ —, est le chemin de fer aérien. Le déraillement et la chute consécutive en 1905 d'un train coûte la vie à 11 voyageurs. Macabre, le texte note que «l'un deux fut décapité par un morceau de fer et l'on retrouva sa tête à 20 mètres plus loin»⁹⁶. A la lecture du texte entier, on comprend cependant que l'accident possède une importance pour Paris. Il apporte un certain soulagement à ceux qui doutaient du choix souterrain pour le métropolitain :

«Lorsque se produisit, il y a deux ans, la catastrophe de la station des Couronnes, on eut tendance à attribuer aux conditions mêmes de la construction, en souterrain, du Métropolitain parisien, la gravité de la catastrophe. Ah ! si la ligne avait été aérienne ! Or, un accident vient de se produire sur l'«Elevated», le métropolitain aérien de New-York, qui

91. «L'incendie de l'hôtel Windsor à New-York», *L'Illustration*, 8 avril 1899, p. 224.

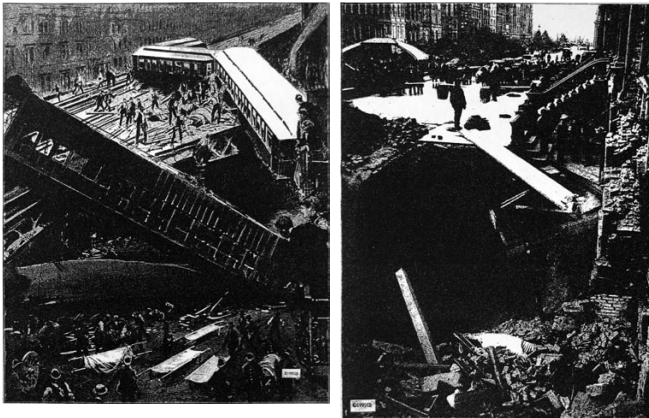
92. «Un incendie à 100 mètres de hauteur», *L'Illustration*, 29 novembre 1902, p. 424.

93. «La catastrophe de New-York», *L'Illustration*, 14 juillet 1900, p. 20.

94. «La catastrophe du «General-Slocum»», *L'Illustration*, 2 juillet 1904, pp. 8-9.

95. «Accidents mortels sur les tramways américains», *L'Illustration*, 15 avril 1899, p. 238.

96. «L'accident de l'«Elevated», métropolitain aérien de New-York, au coin de la 53e rue et de la 9e avenue», *L'Illustration*, 23 septembre 1905, p. 197.



Tout s'effond à New York.

(*Illustration*, 23/09/1905, p. 197 ;
12/04/1902, p. 256.)

montre qu'en somme, quand le mauvais sort s'en mêle, l'un vaut l'autre, et que les risques ne sont pas moindres à quelques pieds en l'air qu'à quelques pieds sous terre.»⁹⁷

Un accident d'une autre forme, mais impliquant également une infrastructure de transport, est un éboulement ayant lieu en 1902 dans Park Avenue :

«On construit à New-York un chemin de fer métropolitain souterrain analogue à celui de Paris. [...] Une rupture d'équilibre du terrain produisit tout à coup une énorme excavation, en forme de cratère, juste devant une des riches maisons d'habitation de Park Avenue, entraînant la chute de toute la façade du rez-de-chaussée, y compris le perron d'accès, et endommageant les maisons voisines.»⁹⁸

Danger pour la santé publique

A part tout accident dû à l'imprévu ou à la négligence, les lecteurs des revues analysées savent que New York représente un autre type de risque pour la santé : l'obscurcissement des rues et des étages inférieurs des immeubles dû aux gratte-ciel. En 1896 déjà, l'article sur les «constructions géantes» termine par une mise en garde :

«Mais si les rues venaient à se meubler de telles maisons, on se demande quel genre de vie mèneraient, au point de vue de l'hygiène, les habitants des 8 à 10 étages inférieurs, qui verraient la lumière du jour seulement comme on la voit du fond d'un puits.»⁹⁹

C'est donc sans surprise que *L'Illustration* rapporte trois mois plus tard la demande du New York Board of Trade and Transportation de limiter fortement la hauteur des constructions :

«Les constructions géantes, dont les Etats-Unis se sont fait une spécialité, commencent à inspirer quelques

97. *Ibid.* Pour information, l'accident en 1903 du métropolitain parisien à la station Couronnes était dû à l'incendie d'un moteur électrique ; asphyxiées, 80 personnes environ avaient trouvé la mort.

98. «New-York — L'éboulement de Park Avenue», *L'Illustration*, 12 avril 1902, p. 256.

99. «Les constructions géantes...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 394.

inquiétudes aux hygiénistes et aux ingénieurs.»¹⁰⁰.

L'article explique ensuite qu'il s'agit, d'une part, de «limiter à 60 mètres la hauteur des maisons des grandes artères» et «d'abaisser cette limite à 50 mètres pour les hôtels et les maisons de rapport», et, d'autre part, d'équiper «toute maison de plus de 40 mètres de deux escaliers indépendants, allant du rez-de-chaussée au dernier étage, et éloignés de l'ascenseur» et d'un «agencement spécial et complet de secours et de sauvetage en cas d'incendie»¹⁰¹. Or, à la vue des articles des années suivantes sur le Park Row Building et les exploits ultérieurs, les lecteurs comprennent vite que cette réglementation n'est pas adoptée.

D'ailleurs, dans la période de 1890 à 1914, *L'Illustration* n'évoque plus les craintes des hygiénistes. A notre avis, il s'agit là non pas d'un oubli ni d'ignorance mais d'une connaissance trop générale de nouvelles peu spectaculaires pour être évoquée. En tout cas, ceci ressort d'un article de 1907 que *La Nature* consacre au projet du Singer et du Metropolitan Life Building. Ce texte débute avec les mots suivants :

«Aux États-Unis, les maisons monstres à vingt-quatre étages au moins, ou gratte-ciel, ou griffe-ciel (*sky scratchers* ou *sky scrapers*), présentent tant d'inconvénients au point de vue de l'éclairage et de l'aération des rues qu'elles bordent, que l'enthousiasme s'était refroidi pour ce genre de tour de force. Mais voici qu'à New-York une extension du bâtiment Singer, au coin de Liberty Street et de Broadway, va atteindre 186,50 m. On trouvera moyen d'y loger 41 étages !»¹⁰²

Loin de s'offusquer de ce qui pourrait donc paraître absurde, Mériel, l'auteur des articles déjà cités sur les tunnels et voies ferrées new-yorkais, explique non sans enthousiasme «l'intérêt technique» de ces «originaux édifices» dont «les avantages sont avant tout l'économie dans la surface de terrain bâtie, et aussi la réclame qui en résulte pour les entreprises qui s'y abritent»¹⁰³. Il n'est probablement pas surprenant que, dans *La Nature*, la fascination de l'exploit technique l'emporte sur les soucis d'hygiène de la population new-yorkaise, en fin de compte abstraits pour les Parisiens.

Risque esthétique... pour Paris

Certes sans conséquences pour la santé physique, le dernier type de risque new-yorkais, relaté dans *L'Illustration*, concerne l'esthétique des constructions. C'est à ce seul sujet, rarement abordé dans l'ensemble, que les commentaires publiés font preuve d'un solide complexe de supériorité. Citons un passage représentatif, issu d'un article de 1894 :

«M. Gordon Bennett, directeur du *Herald*, ayant fait construire à New York un nouveau *building* pour son journal, a eu

100. «Les constructions géantes», *L'Illustration*, 20 février 1897, p. 138.

101. *Ibid.*

102. Mériel, Pierre de, «Les plus grands monuments du monde», *La Nature*, 30 novembre 1907, p. 424.

103. *Ibid.*, p. 426.

l'heureuse idée de le faire couronner par une œuvre d'un artiste français.»¹⁰⁴

Une dizaine d'années plus tard, et une fois la pertinence des gratte-ciel admise, un commentaire de *L'Illustration* les déculpabilise généreusement :

«À New-York [...], la nécessité de concentrer les « offices » ou bureaux de commerce, dans un rayon relativement restreint, à proximité du centre des affaires, a déterminé la construction de ces immenses et inélégantes bâtisses à 36 étages, ces *sky-scrapers* qui rachètent néanmoins leur manque d'esthétique par les facilités qu'ils offrent au monde du négoce.»¹⁰⁵

Quelques années après plus tard commencent les tentatives de récupération de l'idée du gratte-ciel pour le compte de la France. A propos du Metropolitan Life Building, l'article de *L'Illustration* insiste avec une fierté apparente sur «l'origine française» de l'architecte, Napoléon Le Brun (1821-1901)¹⁰⁶. Et quand, en 1913, un article présente le «pavillon pour cinq cents personnes», projet publié en 1601 par un architecte de Chambéry, on est sûr d'avoir trouvé là l'origine des constructions élevées modernes¹⁰⁷. Évidemment, ce projet satisfait également l'exigence esthétique :

«C'est bien un « gratte-ciel », avec ses multiples étages, son architecture massive et régulière, où se reconnaissent pourtant, aux détails d'ornementation, la grâce et la mesure du goût français [...].»¹⁰⁸

Par conséquent, le concepteur du «pavillon», Jacques Perret (1601-?), est nommé «le précurseur assurément des hardis constructeurs d'outre-Atlantique». In fine, les Américains ne font qu'appliquer les idées du génie français :

«Certes, nous sommes loin encore des immeubles géants de New-York, hauts de 150 ou 200 mètres [...]. Mais il faut reconnaître, dans le « grand et excellent pavillon » de Jacques Perret, l'ancêtre des « sky-scrapers » d'aujourd'hui : les Américains devaient réaliser, trois cents ans plus tard, l'audacieuse idée conçue par un Français.»¹⁰⁹

Les gratte-ciel new-yorkais ont beau être réalisés, du moins en partie, par des architectes d'origine française, et ils ont beau posséder un précurseur français ; la présence à Paris d'un gratte-ciel, même à échelle très réduite, provoque une vraie angoisse. Le «risque esthétique» lié aux constructions élevées ne se présente en fait pas à New York mais il menace la capitale française, en tout cas depuis la mise en vigueur du nouveau règlement de 1902 permettant une plus grande liberté d'expression architecturale et une hauteur globale plus importante. C'est ce risque que la grande vue aérienne oblique de la place de l'Étoile, publiée début 1911 dans *L'Illustration*, est censée montrer, même si *L'Illustration* note déjà en 1905 que l'on est loin de la situation new-yorkaise :

104. «La minerve du « New-York Herald », *L'Illustration*, 17 novembre 1894, p. 406.

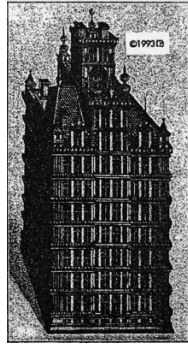
105. «Les ascenseurs...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 354.

106. «Le roi...», *L'Illustration*, *op. cit.*, pp. 14-15.

107. «Un précurseur», *L'Illustration*, 21 juin 1913, p. 595.

108. *Ibid.*

109. *Ibid.*



Pourtant une « invention française », le gratte-ciel menace Paris.

(*Illustration*, 21/06/1913, p. 595 ; 14/01/1911, p. 28.)



« Nous constatons chez nous, depuis quelques années, une tendance marquée à bâtir dans les grandes cités, à Paris surtout, des maisons beaucoup plus hautes qu'autrefois ; mais, sous ce rapport, la France est encore bien loin d'égaliser l'Amérique : nos immeubles à sept ou huit étages ne sont que des jouets lilliputiens auprès de ces constructions gigantesques qui en comptent douze, dix-huit et même davantage. »¹¹⁰

Sur la photographie publiée en 1911, titrée « L'Arc de Triomphe et le gratte-ciel de la rue de Presbourg », on peut distinguer, en partie haute, un immeuble blanc de sept étages environ et couronné de deux tourelles à la toiture conique. Le texte accompagnant explique :

« Les journaux quotidiens nous ont fait connaître les péripéties de la lutte engagée depuis plusieurs années entre la Préfecture de la Seine et un propriétaire d'un hôtel, [...] dominant de ses combles ardoisés et de ses tourelles néo-style la ligne régulière des immeubles qui encadrent la place de l'Etoile et détruisent l'harmonie de la perspective. Condamné par le Conseil de préfecture de décapiter ce pseudo gratte-ciel, le propriétaire opposa longtemps la force d'inertie. Mais le Conseil municipal qui a déjà voté les sommes nécessaires pour ramener à la hauteur permise trois autres immeubles récalcitrants semble vouloir faire exécuter là aussi, s'il est besoin *manu militari*, ce nivellement d'un nouveau genre. Notre photographie montre d'une originale façon de combien d'étages le « palace » en question surpasse les hôtels réguliers qui encerclent la place de l'Etoile. »¹¹¹

110. « Un faite vertigineux », *L'Illustration*, 30 septembre 1905, p. 222.

111. « L'Arc de l'Etoile et le gratte-ciel de la rue Presbourg », *L'Illustration*, 14 janvier 1911, p. 28. A titre d'information, il s'agit de l'Hôtel Astoria dont les étages supérieurs seront effectivement enlevés dans les années 1920. Pour un récit plus général sur le nouveau règlement parisien de 1902 et des controverses provoquées par la liberté architecturale et, notamment, par l'autorisation de hauteurs plus importantes, cf. Evenson, *Paris: A Century...*, *op. cit.*, pp. 152-159. Signalons cependant que, pour relater les critiques du règlement, Evenson s'appuie exclusivement sur Lortsch, Charles, *La beauté de Paris et la loi*, préface d'André Hallays, Paris, Larose et Tenin, 1913. Cf. aussi notre chapitre X.

Nouvelles de New York : exploit technique, paysage du futur et frisson urbain

VIII.4

La beauté effrayante d'un nouveau type de paysage

Le public français est bien conscient du danger potentiel des objets urbains new-yorkais et de la menace qu'ils représenteraient à Paris. A New York, ces mêmes objets ne manquent pas de produire une fascination croissante, et parfois ambiguë, exprimée dans les colonnes de *L'Illustration*.

Poésie de l'objet dangereux

Un premier aspect de cette fascination est le potentiel poétique que certaines des catastrophes portent en elles-mêmes. L'incendie déjà cité sur le Williamsburg Bridge en chantier, par exemple, provoque le commentaire suivant :

«Ce fut, à se placer au point de vue du spectacle, quelque chose d'admirable, mais d'effrayant.»¹¹²

Quant aux incendies ayant lieu les jours de grand froid, nommés «incendies sous glace», une partie de leur intérêt réside dans l'image qu'ils offrent :

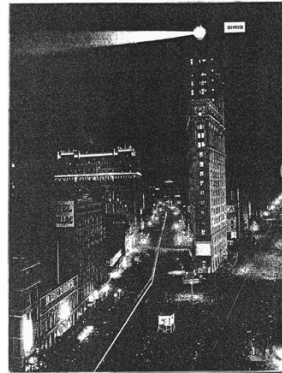
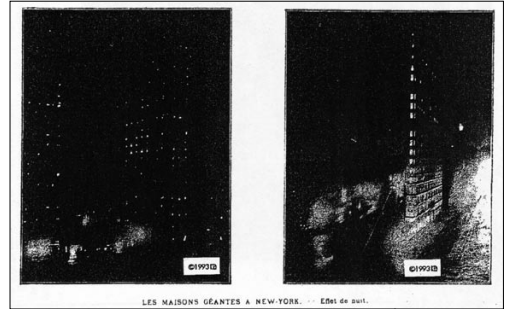
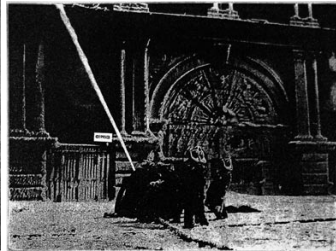
«Cette curieuse photographie fut prise au cours d'un violent incendie qui détruisit, récemment, à Chicago, un immeuble entier. Elle frappe d'abord par le pittoresque du spectacle : cette maison dont l'intérieur est en flammes encore, tandis qu'au dehors, par un froid intense, l'eau dont l'inondent les pompiers se congèle sur les murs, autour même des manches d'incendie, c'est un contraste peu banal.»¹¹³

Ce spectacle, toujours communiqué avec de grandes photographies, se présente également à New York :

«Le siège, à New-York, d'une importante compagnie d'assurances, l'Equitable des Etats-Unis, situé dans Broadway, en plein quartier d'affaires, a été presque complètement détruit [...] par un incendie. [...] C'est par une température sibérienne que les intrépides *firemen* mirent en action leur trente-deux pompes [...]. L'eau, lancée à profusion sur l'édifice, se congelait presque immédiatement [...]. Etrange lutte de deux éléments portés à leur extrême puissance, de la fournaise et du gel, qui semblerait incroyable, si les photographies reproduites ici n'en apportaient le

112. «Un incendie à 100...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 424.

113. «Un incendie sous la glace à Chicago», *L'Illustration*, 7 mars 1908, p. 171.



Poésie de la glace et de la nuit.

(*Illustration*, 07/03/1908, p. 171 ;
20/01/1912, p. 52 ; 21/05/1904, p. 350 ;
24/11/1906, p. 311.)

témoignage.»¹¹⁴

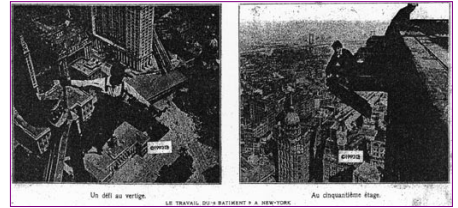
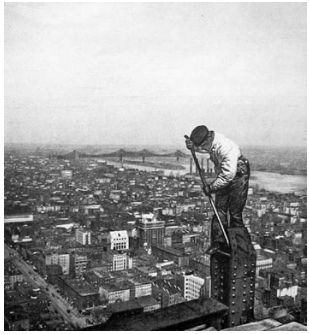
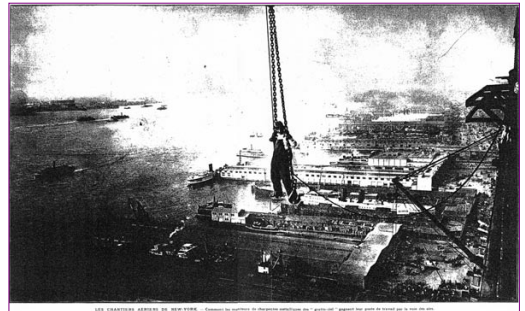
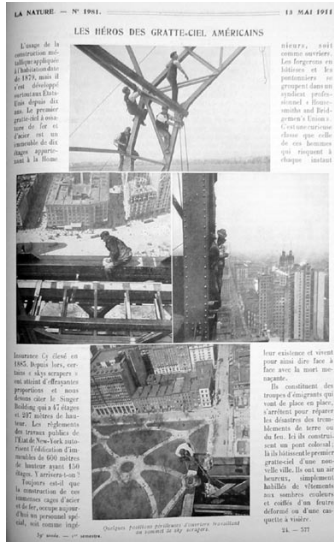
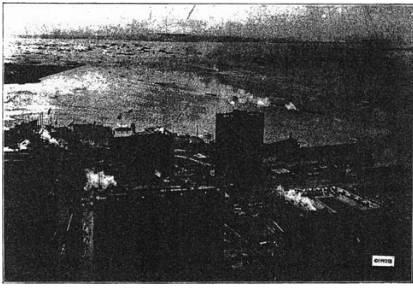
Plus significatif est cependant le fait que New York, en dehors de tout état accidenté, commence à être perçu comme porteur de pittoresque/poésie urbaine. Le premier article de *L'illustration* dans ce sens est celui publié en 1904 sur «L'effet de nuit à New York» :

«Nous avons déjà eu l'occasion de parler, à différentes reprises, de ces maisons à vingt ou vingt-quatre étages, produits de l'architecture américaine. A défaut d'une admiration réfléchie, elles suscitent un étonnement légitime: elles écrasent de leur masse vertigineuse tous les monuments de la vieille Europe. Mais c'est le soir surtout, avec toutes leurs fenêtres éclairées, qu'elles revêtent un aspect nouveau pour des yeux européens. Les arêtes de leurs étages supérieurs se perdent dans le ciel obscur et l'on distingue seulement, jaillissant des grands flots de clarté du rez-de-chaussée, comme une échelle, une montée d'étages lumineux dans l'ombre, ou encore comme des constellations perdues dans les ténèbres. Effet curieux, presque fantastique, dont nos photographies donnent quelque idée.»¹¹⁵

A côté du Park Row, du St. Paul et du Flatiron Building, figurant sur ces vues féeriques nocturnes, le Times Building est lui aussi publié dans une vue de nuit. Sa photographie montre également les «effets de nuit» d'une construction élancée, alors qu'elle a été publiée dans le but d'illustrer comment le phare tout en haut de l'immeuble annonce par la direction du faisceau lumineux le résultat de l'élection du gouverneur de l'Etat en

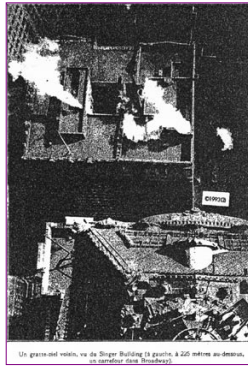
114. «Un incendie sous la glace», *L'illustration*, *op. cit.*, p. 52.

115. «Effet de nuit à New-York», *L'illustration*, 21 mai 1904, p. 350.



Ouvriers héros.

(Illustration, 09/10/1909, p. 303; 26/11/1910, p. 367 ; La Nature 13/05/1911, p. 377.)



Photographes sans peur. La ville vue du haut. Un nouveau paysage.

(Illustration, 30/09/1905, p. 222 ; La Nature, 08/08/1908, p. 148 ; Illustration, 31/12/1910, pp. 506-507 ; 31/08/1912, p. 142.)

1906¹¹⁶.

Bien d'autres événements encore offrent l'occasion aux lecteurs de *L'illustration* de voir le paysage urbain de la métropole américaine ; par exemple¹¹⁷, au moment de la grande crise financière d'octobre 1907 (vue de Wall Street)¹¹⁸, à l'occasion de la parade des athlètes de retour des Jeux Olympiques en septembre 1908 (vue de la Fifth Avenue)¹¹⁹, et aussi au moment des fêtes de la ville en octobre 1909 (vue depuis le Singer Building vers la baie). A propos de ce dernier, l'article note :

«Le spectacle dont on put jouir alors du haut des maisons géantes qui bordent l'extrémité des [sic] l'île Manhattan fut véritablement intéressant.»¹²⁰

116. «Une élection à New-York», *L'illustration*, 24 novembre 1906, p. 331.

117. D'autres événements, comme les vols d'avion, les courses de voitures et l'arrivée des paquebots à New York, seront évoqués ultérieurement.

118. «La crise financière à New-York», *L'illustration*, 9 novembre 1907, p. 303.

119. «Lendemain de victoire», *L'illustration*, 19 septembre 1908, p. 199.

120. Forbin, V., «Les fêtes de New York», *L'illustration*, 9 octobre 1909, p. 255.



Vues et émotions alpines.

(*Illustration*, 21/09/1907, p. 191 ; *La Nature*, 08/11/1913, p. 400.)

Ouvriers et autres héros des airs

Pour capter cette dernière vue, il faut monter très haut. Ceux qui bravent le danger d'œuvrer au sommet des gratte-ciel deviennent dans les revues françaises une espèce d'héros de la ville, sorte d'alpinistes urbains qui atteignent les sommets a priori inaccessibles. Le photographe qui, pour offrir des vues plongeantes «des rues que les gigantesques maisons qui les bordent ont transformées en défilés, en cañons», «se suspend au mât par les pieds, la tête en bas, et braque son objectif dans le sens de la verticale»¹²¹. Il reste cependant une exception, tandis que les exploits des ouvriers de gratte-ciel suscitent plus régulièrement des frissons chez les lecteurs français¹²². Pour ne citer qu'un seul des articles, il y a là par exemple l'ouvrier qui «répare la toiture, repeint le mât terminal» du Park Row Building :

«L'ouvrier chargé de ce soin est obligé de se hisser extérieurement jusqu'au faite et de s'accrocher au vide au moyen de cordes. Voilà certes un homme qui doit faire preuve d'un rare agilité de gymnaste, avoir la tête solide et n'être point sujet aux terribles affres du vertige !»¹²³

Pour *La Nature*, à la même époque, le panorama offert à l'ouvrier est l'occasion d'exprimer un regard optimiste sur le paysage et l'évolution future des gratte-ciel :

«Suspendu à 200 m. au-dessus du pavé new-yorkais, [...] le jeune ouvrier put se vanter [...] d'avoir vu s'étaler sous ses yeux l'une des plus formidables agglomérations humaines qui aient jamais existé. [...] Les choses vont vite, en Amérique. J'ai sous les yeux le rapport d'un architecte-expert de New-York qui écrivait en 1899 : «L'art de l'ingénieur ne rencontrerait pas de difficulté matérielle à construire une maison de 50 étages. Mais on peut prédire à coup sûr que le regard de l'homme ne sera jamais offensé par un pareil spectacle...». [Le] Metropolitan Building a précisément

121. «Un photographe qui n'a pas le vertige», *L'illustration*, 26 novembre 1910, p. 367.

122. «Les chantiers aériens de New-York», *L'illustration*, 31 décembre 1910, pp. 506-507 et pp. 512-513 ; Lallié, N., «Les héros des gratte-ciel américains», *La Nature*, 13 mai 1911, pp. 377-378 ; «Ceux qui n'ont pas le vertige», *L'illustration*, 31 août 1912, p. 142.

123. «Un faite vertigineux», *L'illustration*, *op. cit.*, p. 222.

«Beauté, élégance, style».

(*Illustration*, 03/08/1912, pp. 80, 81.)



[...] — juste pour le confondre ! — 51 étages. Et, à l'heure que nous écrivons ces lignes, une compagnie loue sur plan les locaux d'un immeuble de 52 étages dont les fondations sont à peine creusées. Voilà qui démontre bien que ces maisons géantes répondent à un besoin réel. [...] Et, renversant la prédiction citée plus haut, il est peut-être permis de dire que des "gratteurs de ciel" de 80 à 100 étages profileront leurs silhouettes sur l'horizon de New-York de 1920.»¹²⁴

Bien que mentionnant d'abord les héros des airs, tous ces articles illustrent néanmoins, par les vues photographiques prises depuis le haut des immeubles, le paysage urbain new-yorkais et, de fait, construisent une vision à la fois spectaculaire et pittoresque de la ville qui, par les risques encourus et les points de vue que seules les montagnes offrent d'habitude, rappelle la nature.

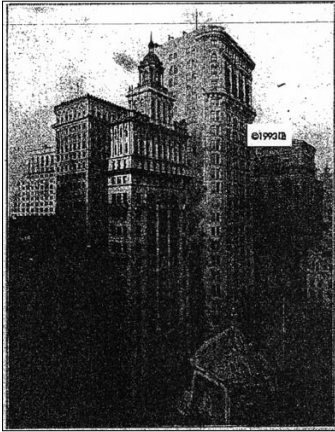
L'intérêt du paysage même

Parallèlement à l'ensemble de ces présences, le paysage des «maisons géantes» cesse dans ces mêmes années de servir de seul fond ou de seul support aux points de vue spectaculaires. Dès 1907, ce paysage est présenté, dans *L'illustration*, comme possédant un intérêt en soi/lui-même. Occupant une page entière, une vue en plongée du trente-troisième étage du Singer Building en chantier, montre la ville des «gratte-ciel». Le texte qui l'accompagne exprime une fascination ambiguë :

«L'opérateur [...] était au trente-troisième étage de l'édifice en construction, et, déjà, la ville lui apparaît comme si elle était prise d'un ballon, les maisons écrasées, les dômes les plus altiers réduits presque à des dimensions de verrous, les fumées flottant comme de légers nuages au faite des maisons. On commence, devant de pareilles vues, à avoir la conscience du pittoresque monstrueux et inquiétant que peuvent présenter, aperçues de certains points dominants, les grandes cités américaines, démesurées, babéliques.»¹²⁵

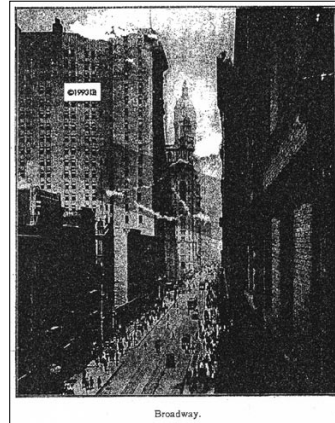
124. Forbin, V., «New-York à vol d'oiseau», *La Nature*, 8 août 1908, pp. 148-149.

125. «La ville des «gratte-ciel»», *L'illustration*, 21 septembre 1907, pp. 191, 199.



Impressions de Loti : d'abord le cauchemar, ensuite l'amusement...

(Illustration, 31/05/1913, ; p. 507 ; p. 506.)



Broadway.

En 1912, avec la publication sur une double page d'une grande photographie panoramique prise depuis le haut du Woolworth Building en cours de construction, l'évolution vers une fascination du paysage new-yorkais atteint probablement son apogée. Cette vue, et le commentaire qui l'accompagne, témoignent clairement du changement dans la perception du gratte-ciel et du paysage général qu'il crée :

«[...] Ces monstrueux édifices ont pu d'abord nous étonner, et, déroutant nos habitudes d'œil, nous sembler inesthétiques. Maintenant que nous y sommes accoutumés, nous arrivons à concevoir que l'énorme, le démesuré a sa beauté, et même, avec leurs fenêtres innombrables, ses façades monotones mais claires, où la lumière semble passer comme à travers une dentelle, ont leur élégance, leur style.»¹²⁶

Dans *La Nature*, la vue lointaine des gratte-ciel new-yorkais groupés, depuis le sol, devient, elle aussi, l'objet d'une appréciation esthétique et pittoresque :

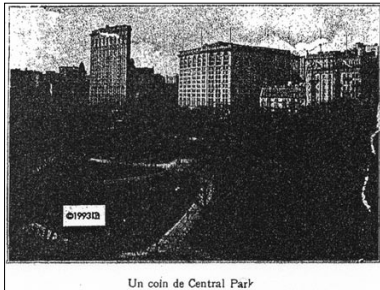
«Ajoutons que la silhouette de New-York et de ses nouveaux sky-scrapers, vue de l'Hudson et de sa rive droite, est un des plus grandioses tableaux qu'il soit permis de contempler.»¹²⁷

Pierre Loti et la «beauté tragique» de New York

Il est important de noter que ces appréciations, teintées de crainte ou d'anciens rejets, ne restent pas l'œuvre de quelques journalistes obscurs. Une des plus grandes éminences littéraires françaises, l'académicien Pierre Loti (1850-1923), témoigne également de sensations ambiguës entre attirance et rejet face à ce paysage. Loti séjourne à New York de septembre à octobre 1912, à l'occasion des répétitions de sa pièce *La Fille du Ciel* mise en scène au Century Theatre. *L'illustration* fait part de ce séjour à ses lecteurs. De façon accessoire et en quelques traits, l'article dresse également un portrait de la ville telle que Loti a pu l'apercevoir :

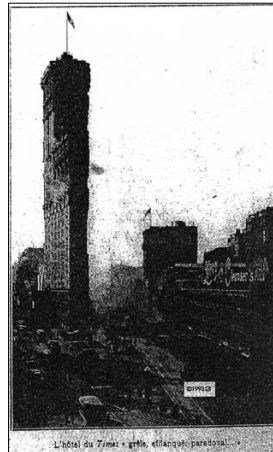
126. «Le quartier des immeubles géants de New-York vu des échafaudages de celui qui les surpassera tous», *L'illustration*, 3 août 1912, pp. 80-81.

127. «Les ferry-boats de l'Hudson-River à New-York», *La Nature*, 8 novembre 1913, pp. 399-400.



... puis la « campagne en ville » (enchanté, Loti se trompe de parc)... et, finalement, « New York fascine et fait peur ».

(*Illustration*, 31/05/1913, p. 508 ; 07/06/1913, p. 542.)



« La capitale de la vie intense, hérissée de gratte-ciel inégaux aux briques et aux marbres multicolores, lui apparut sous l'éclatant soleil de l'été indien. Un bourdonnement métallique montait des vastes avenues et aux rumeurs de la cité travailleuse se mêlaient les rauques appels des sirènes de l'Hudson. »¹²⁸

« Plus accoutumé aux tranquilles paysages de l'Orient ou aux demeures rouges et blanches de Fontarabie si harmonieusement groupées dans la verdure, M. Pierre Loti fut un peu interloqué par tant de bruit et par la monstruosité de cette architecture ultra-moderne. »¹²⁹

L'auteur conclut son article en citant quelques phrases de Loti sur son attirance culturelle :

« Nous, Occidentaux, nous payons trop cher les bénéfiques matériels qui dérivent des inventions modernes. A tous ces ouvriers qui sont servis par le machinisme perfectionné, je préfère les artisans d'autrefois, ces créateurs obscurs des beautés antiques [...]. Comment oserait-on comparer nos bâtisses modernes aux temples et aux palais de jadis ! Le matérialisme contemporain, si brillant, si commode qu'il apparaisse, m'invite de plus en plus à me réfugier dans le passé. »¹³⁰

Malgré ces remarques péjoratives, New York provoque suffisamment d'impressions ambiguës chez l'écrivain pour que celui-ci livre quelques mois plus tard, dans *L'Illustration*, son propre récit sous forme de journal chronologique¹³¹. Son texte s'arrête principalement sur les éléments de modernité dont l'expression d'un certain rejet cache mal la fascination qu'ils exercent sur lui. A plusieurs reprises, il évoque, les réclames lumineuses, les métros aériens, les ascenseurs, mais aussi la foule dans la rue :

« Tout cela, pour ma mentalité d'Oriental, est déroutant et même un peu diabolique ; mais c'est si drôle et en même temps si ingénieux, que je m'amuse et presque j'admire... »¹³²

128. « Une « grande première » à New-York », *L'Illustration*, 2 novembre 1912, p. 340 ; De Tesson, François, « Le voyage de M. Pierre Loti au nouveau monde », *L'Illustration*, 16 novembre 1912, pp. 390-391.

129. De Tesson, « Le voyage de M. Pierre Loti... », *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 390.

130. *Ibid.*, p. 391.

131. Loti, Pierre, « New-York entrevu par un barbare d'Orient », *L'Illustration*, 31 mai 1913, pp. 505-508, et 7 juin 1913, pp. 542-544.

132. *Ibid.*, p. 507.

Le véritable protagoniste de ces récits est indéniablement le gratte-ciel. Neuf photographies, sur les dix-sept publiées, les montrent isolés ou groupés, de loin ou de près. Loti en parle également sur chacune des sept pages de son article. Les points de vue sur la ville ont beau changer, la réaction reste similaire. Depuis son paquebot entrant dans l'Hudson River, Loti fait une première remarque :

«Et le voici qui s'ouvre devant nous, ce gouffre quasi infernal. [...] Aujourd'hui, c'est quelque chose qui, pour mes yeux d'épris d'Orient et de lignes pures, tient du cauchemar, mais arrive quand même à une sorte de beauté tragique, par l'excès même de l'horreur. [...] Et, au-dessus de tout cela que tant de fumées enveloppent, plus haut, plus haut, comme des géants poussés trop vite et trop efflanqués, des géants qui allongeraient démesurément le cou pour mieux voir, les gratte-ciel surgissent effarants et invraisemblables, les uns carrés, les autres pointus, les gratte-ciel à trente, quarante ou cinquante étages, surveillant ce pandémonium par leurs myriades de fenêtres...»¹³³

Depuis sa chambre d'hôtel, l'écrivain voit comment «ça et là, auprès ou au loin, des gratte-ciel se dressent isolés». Ce spectacle semble tourner à l'obsession quand il fait un cauchemar peuplé de gratte-ciel, «déformés et allongés». Certes, Loti émet des critiques vis-à-vis des gratte-ciel, notamment de «surgir au hasard, alternant avec des bâtisses normales et parfois basses», de gêner les belles constructions et d'écraser mêmes les monuments.

Mais il ne les condamne pas dans l'absolu. Au contraire. Il évoque une manière pour mieux les intégrer dans la ville :

«Les gratte-ciel ! Il faudra beaucoup de temps pour que mes yeux s'y résignent. Si encore ils étaient groupés, une avenue qui en serait bordée arriverait peut-être à un effet de phantastique beauté.»¹³⁴

Cet effet, il le voit peu après, en empruntant le Riverside Drive :

«Mais, sans restriction cette fois, je m'incline devant la majesté d'une telle avenue. D'un côté le grand fleuve que l'on domine, de l'autre une interminable bordure de gratte-ciel (des demi-gratte-ciel, d'une quinzaine d'étages seulement) qui arrivent à un effet esthétique parce qu'ils s'alignent bien. [...] Je ne crois pas qu'aucune capitale du vieux monde possède une promenade d'une telle opulence.»¹³⁵

Installé en observateur de la foule et de la ville sur le toit du Times Building, «qui est l'un des plus stupéfiants gratte-ciel», Pierre Loti conclut :

«Jamais encore New-York ne m'avait paru si terriblement la capitale du modernisme ; regardé la nuit et de si haut, il fascine et il fait peur.»¹³⁶

133. *Ibid.*, p. 505.

134. *Ibid.*, p. 542.

135. *Ibid.*, p. 542.

136. *Ibid.*, p. 543.

Si les articles précédents parlent bien de la fine ligne qui finalement sépare la monstruosité new-yorkaise de sa beauté, c'est le récit de Loti qui, pour la première fois de façon explicite, lie à ces aspects la modernité urbaine. Il évoque une modernité qui dépasse l'aspect technique de l'objet moderne ; elle inclut la peur, le monstrueux, l'effrayant et elle n'est pas antinomique de la beauté. En cela, elle est proche de la nature, belle, fascinante et inquiétante.

IX.1

La vitesse vitale pour Paris (1880-1900)

L'appel en faveur d'un système de chemin de fer aérien de type new-yorkais à Paris, exprimé par L. Simonin en janvier 1880 dans *L'illustration*, trouve un écho dans celui qu'émet, deux ans plus tard, Othenin d'Haussonville dans la *Revue des deux mondes*. Dans le premier des cinq articles de sa série «A travers les Etats-Unis», l'historien et homme politique français s'intéresse lui aussi à ce moyen de transport — à son avis la «solution la plus simple et la plus économique au problème des chemins de fer métropolitains» — à la lumière des questions d'actualité parisiennes :

«Pourquoi aujourd'hui qu'on parle d'établir un chemin de fer métropolitain à Paris n'adopterait-on pas ce système ? Quel service ne rendrait pas à la population un chemin aérien de cette nature qui, partant de la gare du Nord par le boulevard Magenta, descendrait les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol jusqu'aux halles, traverserait la Seine au Pont-Neuf, rejoindrait la Croix-Rouge par les quais et la rue de Rennes, passerait derrière les Invalides après avoir suivi la rue de Sèvres, descendrait l'avenue Bosquet, passerait la Seine au pont de l'Alma, et après avoir contourné l'Arc-de-Triomphe en remontant l'avenue Marceau, rejoindrait la gare Saint-Lazare par le boulevard Haussmann ? Pourquoi ne pas préférer un chemin de fer aérien qui coûterait environ 400.000 francs le kilomètre à un chemin de fer souterrain qui en coûtera 3 millions ? Pourquoi ?»¹

Au moment où, en 1882, Othenin d'Haussonville (1809-1884) émet son avis, cela fait dix ans que le conseil municipal de Paris propose une concession, mais à ses propres frais et sans aucune garantie financière, à qui veut bien construire un chemin de fer métropolitain selon le projet de la Ville de Paris². Or, au début des années 1880, rien n'a encore bougé et le débat fait rage dans la capitale. Les questions sont multiples. La première est celle de savoir si le réseau métropolitain devrait être relié, via les gares, au réseau des chemins de fer nationaux, leur permettant ainsi la traversée de Paris, importante entre autres pour des raisons de stratégie militaire. Cette question provoque un long conflit entre l'État et la Ville qui préfère un système indépendant sous le contrôle du conseil municipal. Une deuxième question concerne le parcours et les lieux à travers lesquels le chemin de fer

1. Haussonville, Othenin de, «A travers les États-Unis, I.», *Revue des deux mondes*, 15 février 1882, pp. 814-815. Le nom complet d'O. d'Haussonville est Joseph Othenin Bernard de Cléron, comte d'Haussonville. Il fut élu à l'Académie française en 1869.

2. Norma Evenson donne un résumé du débat autour du métropolitain dans Evenson, *Paris: A Century...*, *op. cit.*, pp. 91-105.

métropolitain se fraie son chemin dans la ville : devrait-il suivre les voies publiques ou bien doit-il trouver son propre cheminement à travers les îlots ? La troisième question, celle à laquelle nous nous intéressons ici plus particulièrement, se pose sur l'opportunité de faire passer le chemin de fer en souterrain ou en viaduc.

Le première intention de la Ville, en 1872, reflétée aussi dans le projet de la Commission du Métropolitain de 1876 approuvé par le conseil municipal, prévoit un chemin de fer selon le modèle souterrain de Londres, ouvert en 1862, mais, à la différence de ce dernier, plus en tunnel et moins en tranchée ouverte. Or, des problèmes non résolus de ventilation du métropolitain londonien et, a fortiori, du futur métropolitain parisien, provoquent de vives réactions dans le public et dans le milieu professionnel. Un certain nombre d'ingénieurs proposent des projets alternatifs, d'autres rédigent des études comparatives grâce auxquelles ils tentent d'informer et d'argumenter en faveur d'autres projets que le souterrain.

L'ingénieur F. Sérafon, par exemple, qui, dans une étude comparative de 1885, fait le tour des systèmes en fonctionnement ou en projet dans cinq grandes métropoles, met en garde la municipalité de Paris contre un système souterrain de chemin de fer métropolitain ; un système pour lequel les problèmes de ventilation, causées par l'emploi nécessaire de « locomotives ordinaires », ne sont pas résolus de façon satisfaisante à Londres et ne le seraient pas non plus à Paris³. La qualité de l'air du métropolitain de Londres est également sévèrement jugée par un autre auteur d'étude comparative de la même époque, Louis Figuier (1861-?) :

« En dépit de tous les moyens de produire une bonne aération, il est certain que l'air est vicié, et finit quelquefois par être peu respirable, au fond de ces boyaux de terre. Vers la fin de la journée, quand un grand nombre de trains ont parcouru le souterrain, l'air est devenu impur, par suite de gaz et des vapeurs qui s'y sont dégagés pendant toute la journée. »⁴

Concernant les Parisiens, Figuier note qu'ils « envisagent avec anxiété le parcours souterrain. Ils s'attristent, par avance, à l'idée de voyager d'un point à l'autre de Paris, au fond de tunnels obscurs, froids et mal aérés, pleins de vapeur brûlante et de fumée de charbon »⁵. Sérafon, quant à lui, note la différence entre les conditions climatiques et les habitants des deux capitales :

« En effet, que fait au Londonien l'ennui de voyager sous terre au milieu de la fumée et de l'obscurité ; la voie publique lui offre une grande partie de l'année les mêmes conditions. Mais le Parisien, qui aime le soleil et le mouvement de la rue, renoncera difficilement pour les petits parcours à la lumière et au grand air, pour aller voyager dans l'humidité et respirer les émanations fétides des égouts voisins »⁶. Sérafon explique que c'est « en présence de la répulsion

3. Sérafon, F., *Les chemins de fer métropolitains et les moyens de transports en commun à Londres, New-York, Berlin, Vienne et Paris*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie, 1885. Sur la page de titre, il est indiqué que F. Sérafon est membre de la Société des Ingénieurs civils de France, ancien Ingénieur-Inspecteur principal au chemin de fer Victor-Emmanuel et ancien directeur des Tramways de Lille.

4. Figuier, Louis, *Les chemins de fer métropolitains*, Paris, A la librairie illustrée, 1886, p. 35.

5. *Ibid.*, p. VII.

6. Sérafon, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, pp. 109-110.

qu'éprouvent les populations des villes à voyager sous terre et de la condamnation du système des tunnels par les Sociétés techniques [que] plusieurs ingénieurs de mérite ont présenté d'intéressants projets de chemins de fer aériens.»⁷

Un métro aérien à Paris, critiques & potentiel

Figuier note qu'un chemin de fer aérien existe à Berlin, «mais c'est à New York que ce système a pris le plus d'extension»⁸. Au-delà des avis des voyageurs non techniciens comme Simonin ou Haussonville, il est évident que le chemin de fer aérien new-yorkais devient alors une référence incontournable dans le débat parisien : par son isolement du réseau de chemins de fer extérieurs, par sa structure métallique, par son parcours suivant les voies publiques, par sa rapidité ou encore par son coût et son résultat financier. Parmi les trois projets parisiens discutés dans les deux études de Sérafon et de Figuiet, celui de Louis Heuzé (en 1877) partage avec la référence new-yorkaise la structure métallique mais en créant dans Paris un parcours indépendant des voies existantes et se raccordant ensuite aux chemins de fer des grandes compagnies. Celui de Jean Chrétien (1834-1914) (en 1881) a en commun les trois premiers aspects du système en opération à New York depuis 1879. C'est probablement le projet que mentionne Thomas C. Clarke (1827-1901), dans un article de 1892 du *Scribner's Magazine*, quand il dit que «un des projets [parisiens] consiste à construire dans les rues des chemins de fer aériens comme ceux de New York»⁹. En revanche, le projet de Paul Haag (1843-1911) (en 1883) prévoit un système en maçonnerie, comme celui de Berlin, achevé en 1882, qui porte la ligne est-ouest, et qui traverse également Paris le long de nouvelles voies à créer. Haag écrira dans la décennie suivante qu'il ne souhaiterait pas voir Paris défiguré et les boulevards déshonorés par une structure comme celle de New York¹⁰. Cependant, les critiques qui frappent globalement les structures aériennes le concerne tout autant. Figuiet note :

«Les Parisiens, fiers et justement jaloux des beaux aspects de leur ville, se demandent avec inquiétude ce que vont devenir, au point de vue artistique et pittoresque, ses rues, ses places et ses boulevards, une fois sillonnés de longues files de viaducs en maçonnerie destinés à supporter une voie ferrée»¹¹.

Il relate et soutient cependant les arguments de J. Chrétien concernant les aspects artistiques de son projet, et plus précisément l'impact de la traversée de la place de l'Opéra par le viaduc métallique qui longerait les boulevards :

«Loin de craindre que la perspective de l'Opéra soit affectée par l'interposition de ce viaduc, [Chrétien] estime que l'effet obtenu serait encore amélioré.

7. *Ibid.*, p. 111.

8. Figuiet, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 9.

9. Clarke, Thomas Curtis, «Rapid Transit in Cities», *Scribner's Magazine*, mai 1892, p. 572.

10. Haag, Paul, *Les transports en commun et les métropolitains dans les grandes villes étrangères et à Paris*, Paris, Baudry, 1897, p. 40.

11. Figuiet, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, p. VII.

«Bien des personnes, que l'on peut croire bons juges en la matière, trouvent que la place de l'Opéra gagnerait à être un peu plus *meublée* qu'elle ne l'est.

«[...] Quant à masquer la façade du monument d'une façon désagréable à la vue, il faut bien s'entendre, et ne pas supposer un pont massif [...]. En effet, le viaduc proposé est construit entièrement à clairevoie ; la plus grande latitude peut être donnée aux artistes, décorateurs ou autres, pour augmenter, réduire, modifier, presque à leur gré, les proportions, les formes, les pleins, les vides etc. Tel qu'il est projeté par M. J. Chrétien, le viaduc est d'un aspect qui n'a rien de désagréable. Ses lignes, correctes, toutes régulières, parallèles à celles du monument principal, pourraient très bien concourir à faire ressortir encore davantage l'Opéra lui-même, plutôt que nuire à son aspect. Nul n'ignore, en effet, qu'un excellent moyen de faire valoir certains monuments consiste à placer dans leur entourage, et parfois bien en face, des constructions accessoires, qui n'ont pas d'autre raison d'être.»¹²

Dans le chapitre que Figuiet consacre à New York, on retrouve cette même position sur le potentiel esthétique des structures métalliques :

«On peut dire cependant que ces piliers, soutiens de constructions gigantesques, mais relativement solides et légères, ne blessent pas la vue, et qu'en certains points, leur effet est même pittoresque. Vu les services qu'ils leur rendent, les habitants de New York leur pardonnent quelques défauts et inconvénients.»¹³

Pour Sérafon, «aux États-Unis où les questions d'art ne sont que secondaires, le commerce et l'industrie occupant la première place, l'aspect des chemins de fer aériens ne choque pas les habitants». Il remarque néanmoins que «les stations ne manquent pas d'une certaine élégance»¹⁴. Dans l'ensemble, après des débuts difficiles, les chemins de fer aériens de New York jouissent de la «faveur populaire»¹⁵. Parmi les inconvénients du réseau new-yorkais, aussi bien Figuiet que Sérafon nomment le passage dans les petites rues et plus généralement le bruit comme l'inconvénient le plus sérieux. Le premier note cependant que «ces craintes étaient exagérées» :

«On s'est fait au bruit, et l'on est resté en possession d'un moyen rapide de communication, qui a l'avantage de débarrasser la voie publique de la circulation des voitures.»¹⁶

Le problème du bruit est également relativisé par Jules Garnier (1839-1904), un autre auteur d'étude comparative. Il note que «le bruit à New York est à peine plus intense et pas plus désagréable que celui produit dans nos rues par des voitures lourdes, des grands omnibus et des tramways»¹⁷.

12. *Ibid.*, pp. 203-204.

13. *Ibid.*, p. 99.

14. Sérafon, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 65.

15. *Ibid.*, p. 61.

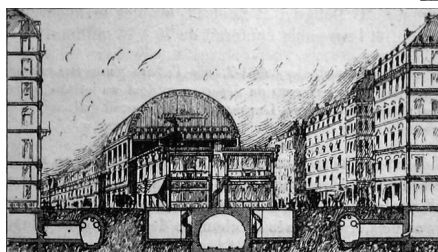
16. Figuiet, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, pp. 99-100.

17. Garnier, Jules, *Projet comparé d'un chemin de fer aérien*, Paris, Capiomont et Renault, 1885, p. 42. Cité dans Evenson, *Paris...*, *op. cit.*



Projets de Heuzé (haut),
Chrétien (milieu) et Haag (bas)
pour le métropolitain de Paris :
l'ombre du chemin de fer aérien
de New York.

(Figuier, *Les chemins de fer...*, p. 167 ;
p. 175 ; p. 205 ; p. 193 ; Sérafon, *Les
chemins de fer...*, p. 115.)



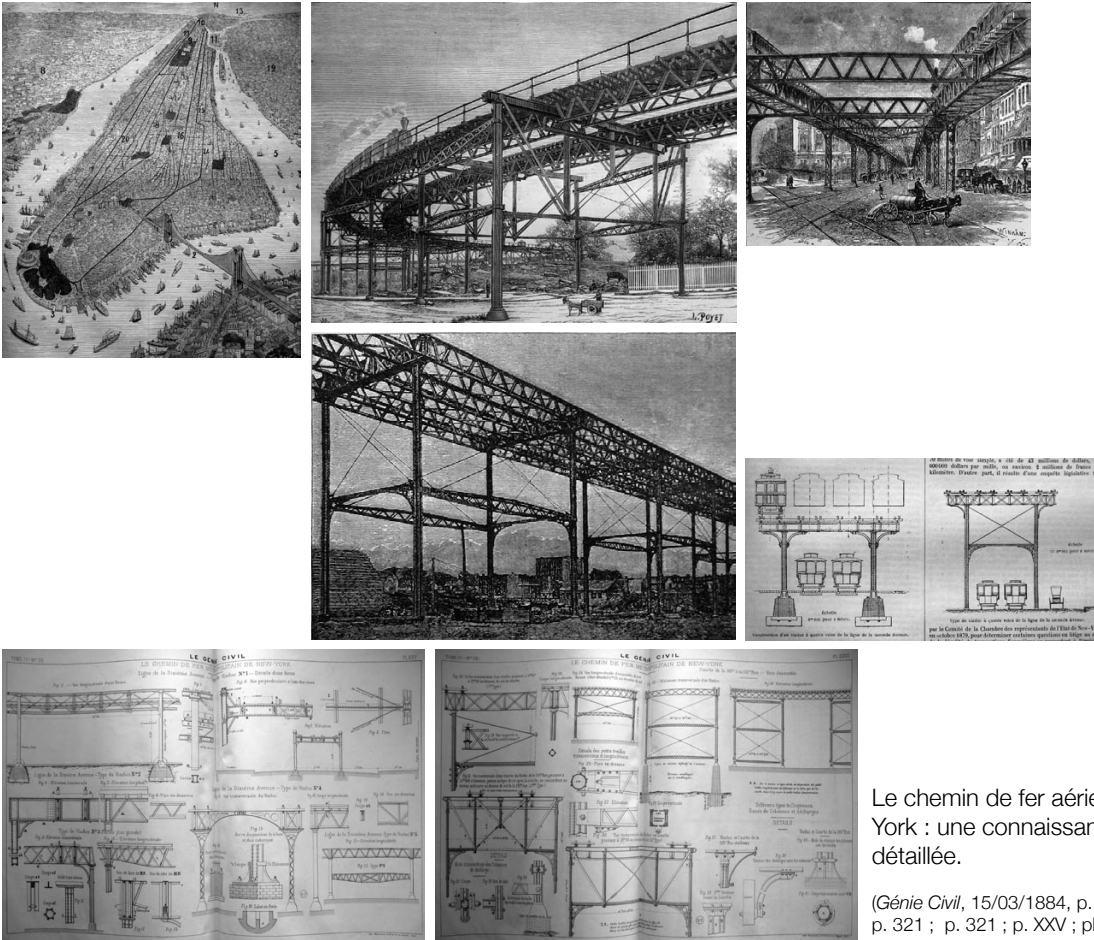
Connaissance et conséquences de l'*elevated railroad* de New York

Pour illustrer leurs chapitres respectifs sur le chemin de fer aérien de New York, les auteurs des deux études comparatives citées, Figuiet et Sérafon, se servent principalement d'un article paru en 1884 dans la revue hebdomadaire *Le Génie Civil*¹⁸. La revue, que l'un d'eux appelle «une des meilleures et des plus utiles publications périodiques que compte aujourd'hui, en France, l'art de l'ingénieur»¹⁹, s'intéresse en effet au réseau new-yorkais depuis le début de sa parution en 1880. L'article de 1884 expose en détail un grand nombre de ses aspects : l'historique, le plan général, le tracé et le fonctionnement de chacune des lignes, les détails de structure et de construction, les stations, le matériel roulant, les détails et statistiques du coût des travaux²⁰. Les illustrations dans le texte et les planches permettent de comprendre ce système d'un point de vue organisationnel, urbain, géométrique et constructif. Publié quatre ans après l'article de *L'Illustration* destiné au grand public, l'exposé technique très détaillé du *Génie Civil* diffuse dans le milieu des ingénieurs civils français une connaissance qui peut plus spécifiquement leur servir dans le débat sur le chemin de fer métropolitain de

18. *Le Génie Civil, Revue générale hebdomadaire des Industries Françaises et Étrangères*, fondé en 1880, est édité à Paris. Sérafon tire du *Génie Civil* l'unique image du réseau new-yorkais qu'il publie. Trois des six images publiées par Figuiet en sont aussi issues ; il utilise également deux images d'autres revues : l'une de l'article de *L'Illustration* et l'autre de celui du *Tour du Monde*, les deux étant cités dans le chapitre précédent.

19. Figuiet, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 100. 25 pages du chapitre dédié au chemin de fer aérien de New York sont même repris mot pour mot d'un article de la revue.

20. Rossi, Auguste-J., «Les chemins de fer métropolitain aérien de New-York», *Le Génie Civil*, 15 mars 1884, pp. 317-324 et planches XXV, XXVI.



Le chemin de fer aérien de New York : une connaissance très détaillée.

(*Génie Civil*, 15/03/1884, p. 319 ; p. 322 ; p. 321 ; p. 321 ; p. XXV ; pl. XXVI.)

Paris. L'article sur le réseau aérien de New York n'en fait pas un exemple pour Paris. Au contraire, dès le début, il insiste sur le fait que «Paris n'est pas New-York» et que les «exigences absolues» ne sont pas les mêmes dans les deux villes²¹. Paradoxalement, une des conséquences du chemin de fer aérien new-yorkais fait que la métropole américaine se rapproche typologiquement de Paris :

«Sous l'impulsion [de la rapidité des trains], les quartiers du haut de la ville se sont développés d'une manière extraordinaire, et une véritable révolution s'est opérée dans le mode de construction des maisons. On a adopté le système de *Flats*, appartements séparés à différents étages, dans le genre des maisons de Paris. [...] Ce système s'impose de plus en plus tous les jours, et nous n'hésitons pas à dire que la construction du réseau aérien y a puissamment, et même exclusivement contribué.»²²

Dans les années suivantes, *Le Génie Civil* ne se fait pas seulement l'écho des rapports d'ingénieurs new-yorkais prouvant la solidité des viaducs métalliques envers des accusations contraires²³. En 1887, la revue

21. *Ibid.*, p. 318.

22. *Ibid.* L'italique dans l'original.

23. En 1886 : Rossi, Auguste-J., «La stabilité du métropolitain de New-York», *Le Génie Civil*, 3 et 10 avril 1886, pp. 346-348 et pp. 362-364. En 1888 : J. C., «La presse américaine et les chemins de fer aériens de New-York», *Le Génie Civil*, 7 janvier 1888, pp. 147-149.



Le nouvel étage de la ville.

(*Génie Civil*, 05/11/1887, p. 1 ; p. 3 ; p. 3.)

publie, pour «exposer l'état actuel du fonctionnement et les résultats de cette grande entreprise», un nouvel article plus général sur le chemin de fer métropolitain de New York²⁴. Selon l'auteur, il ne fait que «reproduire les appréciations qu'il entend émettre tous les jours par l'immense majorité du public». Ligne par ligne, il réfute les objections et explique les raisons du succès du chemin de fer aérien ; succès dont les *French flats*, qu'il cite maintes fois, sont selon lui en grande partie responsables :

«En résumé, on peut dire que les inconvénients des chemins de fer élevés sur viaducs métalliques, tels que bruit, trépidations etc., existent, mais qu'en raison de la nature et de la constitution des quartiers qu'ils ont traversés à New-York (esthétique à part), ces inconvénients n'ont pas eu l'importance qu'on pouvait en principe leur attribuer. Ils disparaissent, du reste, en présence des avantages que la ville entière en a retirés : plus-value croissante de la propriété, développements de quartiers inaccessibles auparavant, essor prodigieux donné au bâtiment, transformation des anciennes maisons en *French flats*, retour à la ville de la population qui avait émigré dans les faubourgs, etc.»²⁵

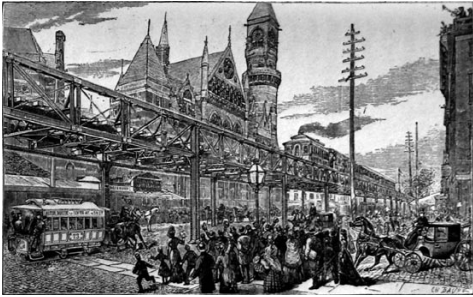
Au début de la même année 1887, *Le Génie Civil* avait également présenté, en résumant une publication récente, la ligne est-ouest sur viaduc en maçonnerie de Berlin, une ligne «presque inconnue» mais considérée comme exemplaire car satisfaisant à la fois «l'intérêt local, général et stratégique»²⁶. Parmi les nombreux projets de chemin de fer métropolitain de Paris, présentés dans *Le Génie Civil* à partir du milieu des années 1880, la moitié environ adopte, à l'image du système berlinois, la logique du raccord du réseau métropolitain au réseau national et ainsi la traversée de la capitale. L'autre moitié préconise, à l'instar du système new-yorkais, un réseau indépendant. En revanche, concernant le système structurel, seul le projet de P. Haag, mis à jour en 1889, opte pour un viaduc en maçonnerie²⁷. Tous les autres, à l'exception bien sûr du projet entièrement souterrain

24. Rossi, Auguste, «Le chemin de fer métropolitain de New-York», *Le Génie Civil*, 5 novembre 1887, pp. 1-4.

25. *Ibid.*, p. 4. Parenthèses et italique dans l'original.

26. Nansouty, Max de, «Le métropolitain de Berlin», *Le Génie Civil*, 29 janvier 1887, pp. 201-206.

27. Moreau, Auguste, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Nouvelle étude du projet Haag», *Le Génie Civil*, 5 janvier 1889, pp. 149-154.



Deux villes, un même système de transport.

(Figuier, *Les chemins de fer...*, p. 107 ; *Génie Civil*, 29/11/1890, p. 71.)

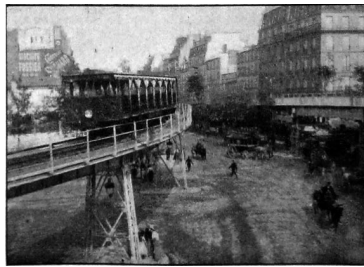
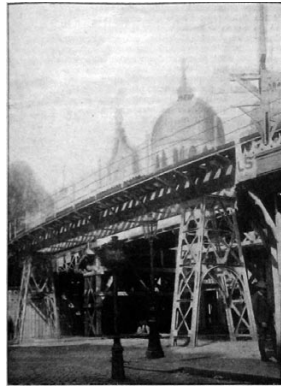
de Jean-Baptiste Berlier (1834-1911) de 1887, c'est-à-dire dix projets au total environ, présentent des viaducs métalliques, soit pour le réseau entier, soit pour la partie aérienne d'un réseau mixte souterrain-aérien, réseau de plus en plus fréquemment proposé à partir de la fin des années 1880. La plupart des auteurs de projets optent également pour des tracés suivant les voies publiques existantes.

Compte tenu de ces choix — notamment du viaduc métallique mais aussi du suivi des voies publiques — il résulte dans un certain nombre de projets des images étonnamment new-yorkaises, le cas le plus flagrant étant le projet présenté par la Cie des Établissements Eiffel en 1890²⁸. D'abord, la coupe transversale du viaduc métallique pourrait très bien être celle d'un viaduc new-yorkais. Mais, surtout, le viaduc représenté sur la vue d'une voie parisienne rappelle très fortement celui qui figure sur la vue new-yorkaise publiée dix ans plus tôt dans *L'Illustration* et ensuite dans l'étude de Figuiet. Seule l'architecture et quelques éléments typiques (arbres à Paris, poteaux et fils télégraphiques à New York) permettent de savoir dans laquelle des deux villes on se trouve. Désormais, le chemin de fer métropolitain de type new-yorkais est une solution internationale.

L'aspect définitif des premiers tronçons aériens du métropolitain de Paris, réalisés pour la «Circulaire Nord», ou «ligne n° 2», en 1902 et 1903, diffère du système new-yorkais, notamment par la forme arrondie de la partie haute des poutres longitudinales et par les colonnes doriques ; le chemin de fer aérien temporaire de l'exposition universelle de 1900 offre l'occasion aux Parisiens d'en voir une version plus new-yorkaise²⁹. D'apparence ouverte et légère, la structure métallique du viaduc et des piliers, placés dans l'axe, est la plus simple et la plus économique. A voie unique, ce chemin de fer est complété par une plate-forme mobile aérienne circulant en parallèle mais dans le sens inverse. Ensemble, ces deux chemins élevés forment, à l'instar de la ligne de Bowery à New York, un réseau à deux voies séparées dont certaines vues rappellent des

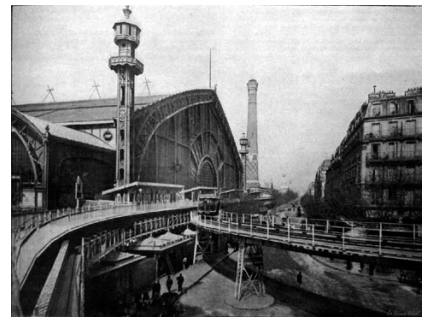
28. Nansouty, Max de, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Projet présenté par la Cie des Etablissements Eiffel», *Le Génie Civil*, 2 août 1890, pp. 211-212 et planche XIV.

29. Boudon, Alfred, «Les transports électriques de l'exposition. Chemin de fer électrique et plate-forme mobile», *Le Génie Civil*, 15 septembre 1900, pp. 353-358.



Un objet de New York (gauche) réalisé dans Paris.

(*Génie Civil*, 15/09/1900, p. 355 ; p. 355 ; p. 355 ; p. 353 ; 15/03/1884, p. 317.)



situations new-yorkaises. La plate-forme mobile elle-même est un dispositif dont l'origine se trouve aux États-Unis. C'est ce qu'explique l'architecte Eugène Hénard (1849-1923) en 1892 quand il revient, dans *Le Génie Civil*, sur son propre projet non réalisé de 1886 mais qui lui permet de revendiquer l'idée de «train continu de wagons» dont une version amendée est en cours de réalisation pour la World's Fair de Chicago :

«Sans remonter trop loin, il y a nombre d'années que le *Scientific American* avait donné une première ébauche de cette conception. Le projet qu'il présentait était confus et difficilement exécutable. Il consistait à établir sur un viaduc de fer un immense tablier roulant sur des galets et formant un circuit fermé.»³⁰

Après le chemin de fer aérien et la plate-forme mobile, l'exemple new-yorkais est également invoqué pour des chemins de fer souterrains. Dans un deuxième article consacré au projet du métropolitain des Établissements Eiffel — concernant la question de la réalisation de la partie souterraine du projet —, l'auteur, Max de Nansouty (1854-?), en citant longuement une étude de l'ingénieur Ernest Pontzen, «savant Ingénieur bien connu», nomme New York où la proposition des Établissements Eiffel d'évacuer les déblais en souterrain vers le fleuve avait déjà trouvé une application. De Nansouty invoque aussi les statistiques des transports de New York, issues de la même étude de Pontzen, comme preuve de la nécessité absolue de construire un réseau métropolitain à Paris :

«Il est logique d'en conclure que, tant au point de vue économique qu'au point de vue des difficultés techniques

30. Hénard, Eugène, «Trains continus et trottoirs à vitesses multiples», *Le Génie Civil*, 23 avril 1892, pp. 408-409. Il s'agit vraisemblablement du projet que *L'Illustration* publie en 1874 et dont nous avons parlé dans le chapitre précédent. Nous évoquerons plus longuement Hénard dans le chapitre X.

que l'Ingénieur peut rencontrer dans l'exécution d'un travail de ce genre, la cause est jugée, l'expérience faite et le résultat certain. La prospérité des grandes villes, et de Paris entre toutes, est intimement liée aujourd'hui à la vitesse, à la multiplicité et à la facilité des relations en tous sens : la construction d'un métropolitain est donc une question d'outillage organique : seule elle peut fournir à notre capitale les moyens d'échapper à une stagnation dans la voie du progrès, qui deviendrait bientôt, dans la lutte des intérêts internationaux, un retard préjudiciable et enfin un irrémédiable recul.»³¹

En 1882 déjà, dans son étude de référence sur les *Les Chemins de fer en Amérique* qu'il publie avec E. Lavoine, l'ingénieur Pontzen invoque, à propos des chemins de fer aériens de New York, l'argument de la vitesse :

«Quelque jugement que l'on porte sur le système de construction des chemins de fer aériens de New-York au point de vue de l'aspect et de l'incommodité qu'ils peuvent causer aux propriétés riveraines, on ne saurait contester qu'il ne soit la solution la plus économique du problème qu'ils étaient destinés à résoudre.

«Les inconvénients des chemins de fer aériens, considérablement réduits dans les rues assez larges pour qu'ils puissent en occuper le milieu, sont amplement compensés par le double avantage qu'ils offrent de décharger la voie publique d'un surcroît de circulation qui est dans les grandes villes une cause perpétuelle d'embarras et d'accidents, et de fournir aux habitants des villes des moyens de transport beaucoup plus rapides que tous les autres.»³²

Pour en revenir au Comte d'Haussonville, cité au début, il situe lui aussi la question de la vitesse des transports à un niveau de compétition internationale. Face au chemin de fer aérien de New York, il accuse les Parisiens :

«[Combien] de temps les lois de la concurrence entre les nations nous permettront-elles de sacrifier ainsi l'utilité à l'élégance ? C'est une question que l'avenir décidera [...]»³³

31. Nansouty, Max de, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Exécution des parties en sous-col», *Le Génie Civil*, 29 novembre 1890, p. 71.

32. Lavoine, E. ; Pontzen, Ernest, *Les Chemins de fer en Amérique*, vol. 2, Paris, Dunod, 1882, pp. 625-626.

33. Haussonville, «A travers les États-Unis, I.», *Revue des deux mondes*, *op. cit.*, p. 815.

IX.2

Une ville inspectée : l'horizontale et la verticale

New York, ville du génie civil par excellence

Outre la question de la vitesse et de l'économie des chemins de fer aériens puis souterrains new-yorkais, *Le Génie Civil* présente à maintes reprises, dans la période de 1881 à 1917, d'autres travaux publics et édifices de la métropole américaine : tunnels sous-marins ou souterrains, ponts suspendus ou tournants, électrification des chemins de fer métropolitains et stations électriques, tramways à traction funiculaire, barrages-réservoirs et approvisionnement en eau potable, installations portuaires et dégagements des cours d'eau, systèmes de construction et d'entretien des voies publiques, prisons et écuries, gares et gratte-ciel. Tous ces projets ou réalisations font l'objet d'articles illustrés. Mais il y a aussi, situées sur les dernières pages de la revue, de très nombreuses notices — textes non illustrés de quelques dizaines de lignes —, relatant des statistiques liées à ces travaux, au mouvement des voyageurs et au résultat d'exploitation des chemins de fer intra-urbains, etc.

Pendant ces 36 années, la revue parle de loin plus de New York que de toute autre ville, à l'exception de Paris. Elle consacre à New York 19 premières pages, c'est-à-dire l'article d'ouverture accompagné d'une grande image³⁴. Sur trois décennies et demi, ce chiffre peut paraître faible et il ne représente en effet que 1% de toutes les premières pages publiées³⁵. Or, *Le Génie Civil* s'intéresse également à l'industrie, à l'agriculture, à l'hygiène, à l'économie politique, aux sciences, à l'art, de manière importante aux constructions navales et, à partir de 1900, également beaucoup à l'aéronautique et aux automobiles ; ainsi, le génie civil ne prend pas autant de place que le titre de la revue pourrait laisser croire. Mais surtout comparée à la faible présence des autres villes, l'importance de New York devient lisible. Car dans cette même période, Londres, Berlin et Vienne ne figurent que dans moins d'une demi-douzaine de premières pages³⁶. Cette prédominance new-yorkaise est encore plus frappante par rapport aux autres villes américaines ; elles n'y paraissent que quatre fois au total :

34. Dans l'ordre de leur premières apparitions, ces dix-neuf articles d'ouverture sont consacrés à : la statue de la Liberté (1883) ; au chemin de fer aérien (1884, 1887, 1902) ; aux différents ponts tournants et suspendus (1885, 1886, 1888, 1892, 1896, 1904 [2 fois]) ; au réseau d'électricité (1902) ; au subway (1904 [2 fois]) ; au barrage-réservoir de Croton (1907) ; à la gare Grand Central Station (1913) ; aux piers d'accostage (1915) ; au tunnel Astoria (1916) ; au Woolworth Building (1917).

35. Le chiffre théorique, pour 36 ans, est de 1872 numéros hebdomadaires.

36. Ces trois villes sont notamment nommées pour leur réseau de chemin de fer métropolitain.

Denver en 1891 pour la manutention de matériaux de construction d'un grand bâtiment, St. Louis en 1904 pour l'exposition universelle, Philadelphie en 1905 pour ses tramways électriques et Washington DC en 1908 pour un viaduc en béton armé. Si l'on inclut les articles illustrés hors premières pages, les villes américaines font l'objet (travaux publics et édifices), d'une trentaine d'articles illustrés au total alors que l'on consacre à New York seul au moins le double³⁷.

On peut donc facilement supposer que le milieu des ingénieurs civils français possède une très bonne connaissance du génie civil new-yorkais mais aussi de l'organisation de la ville dont le plan, enrichi selon le sujet du schéma d'un réseau (eau, chemin de fer métropolitain, etc.) ou d'un objet (pont, tunnel, etc.), est publié à de nombreuses occasions. On peut également supposer que la métropole américaine occupe une place toute particulière dans le monde de références de ces ingénieurs.

Visites d'ingénieurs à New York

Cela explique pourquoi, pour ne citer que ce cas-là, un groupe de 47 ingénieurs, tous membres de la Société des Ingénieurs civils de France, visite New York pendant plusieurs jours en septembre 1893. Ce groupe est en route vers Chicago où il est invité par le comité exécutif de la World's Fair. Comme le note le *New York Times*, l'intérêt réel du groupe est ailleurs :

«Bien que l'objectif principal du groupe est d'inspecter et de rapporter sur les machines et les équipements mécaniques et d'ingénierie exposés à la World's Fair, il a d'autres objets en vue. Le célèbre ingénieur des ponts et chaussées parisien, M. Paciurea, fait partie du groupe et va surtout examiner et faire un rapport du Brooklyn Bridge et de nombreux autres ponts, routes et voies importants des États de l'est.»³⁸

Concernant le programme de visite, établi par les deux hôtes, l'Engineers' Club et l'American Society of Mechanical Engineers, et peut-être sur demande française, il reflète l'éventail des textes de la revue *Le Génie Civil*. Les articles que le *New York Times* consacre à la visite du groupe français en donnent connaissance³⁹.

Une première excursion conduit le groupe dans le nord de Manhattan, via Fifth Avenue, Central Park, St. Nicholas Avenue et Tenth Avenue, pour atteindre la maison du gardien de l'aqueduc, située à la 135th Street, où l'ingénieur en chef les reçoit⁴⁰. Plus tard, les visiteurs et leurs hôtes visitent le Washington Bridge (celui de 1888

37. Parmi cette trentaine d'articles illustrés, *Le Génie Civil* consacre une demi-douzaine à Boston, Chicago et Philadelphie, et un ou deux articles à Washington DC, Denver, Los Angeles, Milwaukee et San Francisco. Les articles sur La World's Fair sont exclus de ce calcul.

38. «Would Guild...», *NYT, op. cit.*, p. 4.

39. «Seeing New-York's Sights», *The New York Times*, 5 septembre 1893, p. 9 ; «Entertaining the French Engineers», *The New York Times*, 6 septembre 1893, p. 2 ; «French Engineers on An Inspection Tour», *The New York Times*, 7 septembre 1893, p. 9. Le journal en parle aussi dans «Would Guild...», *NYT, op. cit.*, p. 4.

40. «Seeing New York's...», *NYT, op. cit.*, p. 9.

sur le Harlem River) et le tombeau du Général Grant, qui, en 1893, n'est qu'un modeste mémorial provisoire, le tombeau définitif ne sera inauguré qu'en 1897.

Le lendemain de la parution du premier article, le quotidien relate une deuxième excursion :

«Hier, ils ont visité et inspecté l'usine électrique du tramway à traction funiculaire, la structure et le dépôt du train aérien, l'Equitable Building, le Central Post Office, le Brooklyn Bridge et la gare Grand Central.»⁴¹

Le troisième jour, les ingénieurs font le tour du port en bateau. On leur fait visiter l'usine frigorifique De La Vergne, un bateau à vapeur de la Fall River Line, puis la gare et la signalisation électrique du terminal de la Pennsylvania Railroad Company, situé de l'autre côté du Hudson dans le New Jersey⁴².

Alors que le premier article du *New York Times* est titré «Seeing New-York's Sights» et le deuxième «Entertaining the French Engineers», évoquant «visite et inspection», le troisième est titré «French Engineers on An Inspection Tour». Selon ces titres, ce programme semble mélanger des éléments d'ordre touristique et d'ordre technique. Or, à l'exception du tombeau du Général Grant, les *sights* sont en fait soit des sites d'ingénierie soit des sites d'un intérêt particulier pour l'ingénierie. Cela est aussi vrai les ponts, les gares et les infrastructures de transport métropolitain, que pour les édifices de logistique (le Post Office, 1878) et de bureaux (l'Equitable Building, 1868-70, premier immeuble à être équipé d'ascenseurs). Cela signifie que les «Sights» new-yorkais, les sites dont ils sont fiers, sont d'abord ceux renommés pour leur exploit technique. Les termes employés par le *New York Times* confirment, que pour les ingénieurs français, il s'agit plus d'inspection que de simple visite.

«L'idée féconde de superposition»

Contrairement aux objets et dispositifs urbains new-yorkais présentés jusqu'alors, pour les professionnels français, la «haute maison» ne fait pas l'objet de missions spécifiques d'inspection⁴³. Cependant, dès le milieu des années 1880, c'est-à-dire quelques années seulement après son apparition, des publications françaises de professionnels signalent son existence à l'occasion d'études traitant du chemin de fer aérien ou d'autres questions.

Prenons, par exemple, un rapport sur les chemins de fer aériens new-yorkais et une étude sur l'économie américaine, les deux étant le résultat d'une inspection professionnelle effectuée sur place.

41. «Entertaining...», *NYT, op. cit.*, p. 2.

42. «French Engineers...», *NYT, op. cit.*, p. 9.

43. Au dix-neuvième siècle, il semble que les seules missions d'inspection d'architectes français en Amérique concernent les prisons (en 1836 par Abel Blouet (1795-1853)), puis, à la fin du siècle, l'architecture de la World's Fair et l'architecture ainsi que l'organisation matérielle des établissements pédagogiques à New-York, à Boston et à Chicago (en 1893 par Jacques Hermant). Pour Blouet, cf. Van Zanten, David, «A French Architect in America in 1836», *Journal of the Society of Architectural Historians*, octobre 1970, p. 255. Pour Hermant, cf. «Mission aux États-Unis», *L'Architecture*, 25 février 1893, p. 84, et plus loin dans notre texte, ce qu'il dit sur les hautes maisons évoquées à l'occasion de la Fair. *Six mois aux États-Unis*, récit publié en 1886 par un autre architecte français, Albert Tissandier (1839-1906), est, selon le sous-titre du livre, le fruit d'un «voyage de touriste». Notons que Tissandier s'intéresse plus à la science qu'à la pratique de l'architecture, voyage, écrit et collabore avec son frère Gaston (1843-1899) à *La Nature*, revue dont ce dernier est le fondateur. Pour A. Tissandier, cf. les nécrologies publiées dans *La Construction Moderne*, 22 septembre 1906, p. 612, dans *La Nature*, 15 septembre 1906, p. 256, et dans *L'Architecture*, 29 septembre 1906, p. 345.

Les constructions à un «nombre d'étages invraisemblable» n'échappent pas à l'ingénieur David Banderali qui se rend à New York en 1885⁴⁴. A son retour, il donne au Conservatoire national des arts et métiers une conférence pour laquelle il choisit, «comme présentant peut-être le plus d'actualité pour les Parisiens», de parler des chemins de fer métropolitains à New-York⁴⁵. Pour expliquer la tendance à la superposition, il prend comme «preuve» les «hautes maisons» :

«Le flot des tramways devenant trop pressé à terre, l'Américain a naturellement songé à profiter de la rectitude des longues avenues, qui descendaient du Nord au Sud, pour changer le niveau des tramways et les placer en l'air. D'ailleurs, cette tendance à multiplier les étages, cette affection pour la superposition verticale, quand l'étendue manque horizontalement, est naturelle à l'esprit américain. Les hautes maisons neuves en sont une preuve. [...] De cette idée féconde de superposition et d'étagement, est né le premier tramway aérien de New-York [...]»⁴⁶

Puis, à l'inverse, il utilise l'image des chemins de fer dans une courte description de ces maisons :

«Ne pouvant s'étendre horizontalement, les maisons se sont exhaussées verticalement. Depuis quelques années, les riches propriétaires du sol ont construit d'immenses édifices pour bureaux, à 8, 10 et 12 étages ; «Mills Buildings [sic], Washington Buildings [sic], Produce Exchange» sont des types de ce genre. Tous les étages sont occupés par des bureaux : au 9e, le restaurant ; au 10, la cuisine, et la terrasse où l'on prend le café. Ces édifices sont desservis par 4, 6 ou 8 ascenseurs ; ce sont de véritables chemins de fer verticaux avec cages, sans cesse en mouvement rapide, et avec stations aux étages.»⁴⁷

En résumé, le chemin de fer aérien suit l'idée féconde de superposition et d'étagement telle qu'elle est réalisée dans les hautes maisons qui, à leur tour, comportent des «chemins de fer verticaux». Ainsi, Banderali construit une image dans laquelle ces deux dispositifs sont associés pour former le paysage urbain new-yorkais. Le résultat de cette association est représenté sur une des photographies que l'ingénieur projette à la fin de sa conférence et qu'il inclut également dans sa publication. On y voit le Washington Building — avant l'ajout d'une mansarde en 1887 — sur fond de station de chemin de fer aérien⁴⁸.

Il est plus surprenant de trouver des réflexions similaires dans l'ouvrage *La vie américaine*, fruit du voyage d'enquête que Paul de Rousiers (1857-?) effectue en 1891 ; le *New York Times* le salue comme un «travail

44. David Banderali est, au moment de sa visite, Ingénieur chargé du Service central du Matériel et de la Traction à la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Dans la publication de sa conférence, il indique avoir été envoyé aux États-Unis sur l'initiative du président du Conseil d'Administration de la Compagnie, Alphonse de Rothschild.

45. Banderali, David, *Les chemins de fer métropolitains à New-York et dans les grandes cités américaines, conférence faite au Conservatoire national des arts et métiers, à Paris, le 21 mars 1886*, Paris, Hachette, 1886. Les «grandes cités américaines» incluses dans le titre ne sont en réalité pas évoquées dans cette conférence.

46. *Ibid.*, pp. 26-27. Signalons que le «tramway aérien» de Banderali est en fait le chemin de fer arien, le tramway new-yorkais restant au niveau de la chaussée.

47. *Ibid.*, p. 27. L'italique dans l'original.

48. L'architecte du Washington Building (1882-1885) est Edward H. Kendall. Cf. Stern, *New York 1880, op. cit.*, p. 30.



1er août 1883



15 mars 1884



22 août 1885



20 mars 1886



5 novembre 1887



30 juin 1888



30 janvier 1892



21 novembre 1896



13 septembre 1902



13 décembre 1902



30 juillet 1904



6 août 1904



24 décembre 1904



31 décembre 1904



9 novembre 1907



10 mai 1913



18 septembre 1915



5 février 1916



10 mars 1917

New York sur la «Une».
(Le Génie Civil.)

d'une utilité pratique» et comme «un livre admirable sur les États-Unis»⁴⁹. Cet économiste, proche des idées d'économie sociale de Frédéric Le Play (1806-1882) et futur enquêteur du Musée Social, par exemple en Angleterre en 1895⁵⁰, étudie la société américaine et ses villes comme le résultat de forces économiques et de richesses nationales issues de l'agriculture, de l'industrie et du commerce⁵¹. Par conséquent, Chicago et Kansas City, par exemple, sont appelés «les villes de la viande», alors que New York est «la grande ville du commerce, de la banque et des assurances».

New York, dont «la pointe de l'île de Manhattan [...] est probablement le coin de terre le plus actif du monde», impressionne le Français par son «activité prodigieuse» et «l'intensité du mouvement»⁵². Le chemin de fer aérien en est le résultat et y participe :

«[Le] sol s'est trouvé insuffisant pour les besoins de la circulation, les rues n'ont pas assez de largeur et les New-Yorkais ont dû créer comme plusieurs couches de voies de communication. En effet, au-dessus de ma tête, l'*Elevated railroad* fait entendre son bruit continu d'allées et de venues.»⁵³

Rousiers remarque également les hautes maisons, sans oublier le mouvement horizontal en ville :

«Les maisons d'affaires, les *business buildings*, atteignent des dimensions colossales : le *Mills building* compte quinze étages et renferme un millier de bureaux [...]. Quatre ascenseurs montent et descendent sans relâche de la base au sommet de l'édifice ; c'est la circulation verticale après la circulation horizontale des rues, du pont de Brooklyn et de l'*Elevated*.»⁵⁴

Venu pour enquêter sur l'industrie et l'économie américaine, Rousiers semble avoir trouvé dans le chemin de fer aérien leur symbole par excellence : huit des treize photographies de New York, incluses dans le chapitre qui lui est consacré, le montrent de près ou de loin⁵⁵. Les hautes maisons apparaissent en filigrane derrière cette profusion de chemins de fer aériens.

Le rôle dominant de NY dans les revues d'ingénierie et d'architecture françaises

Vers la fin des années 1880, des revues professionnelles hebdomadaires françaises d'ingénierie et d'architecture commencent à leur tour à évoquer les hautes maisons : *Le Génie Civil* s'y met en 1889, la revue d'architecture

49. Rousiers, Paul de, *La vie américaine*, Paris, Firmin-Didot, 1892. Pour la réaction du quotidien, cf. «New Publications. French Views of America», *The New York Times*, 10 juillet 1892, p. 19, et «Firmin Didot...», *NYT*, *op. cit.*, p. 16.

50. Pour le Musée Social, fondé en 1894 comme lieu d'analyse et de débat sur la réforme sociale (sécurité sociale, santé, éducation, réforme urbaine), cf. l'étude de Janet Horne, issue de sa thèse de doctorat soutenue en 1991 à la New York University : *Le Musée social. Aux origines de l'État providence*, Paris, Belin, 2004.

51. Rousiers, Paul de, *La vie américaine*, *op. cit.*

52. *Ibid.*

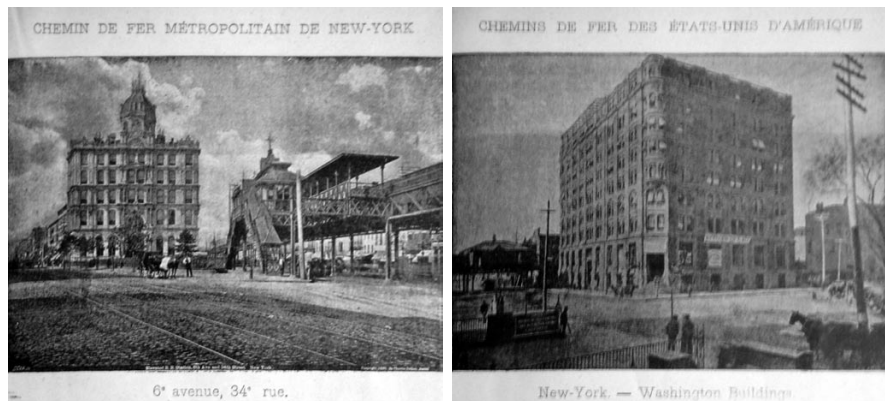
53. *Ibid.*, p. 378.

54. *Ibid.*, pp. 379-380.

55. Les cinq autres montrent : deux vues de Coney Island dont une aérienne ; des wagons sur radeaux dans le port ; une façade de pharmacien ; un coin de la cinquième avenue.

La vitesse horizontale associée à l'extension verticale.

(Banderalli, *Les chemins de fer...*, pl. 17 ; pl. 15.)



La Construction moderne un an plus tôt, en 1888, et *L'Architecture* en 1893⁵⁶. Jusqu'en 1914, *Le Génie Civil* parle 30 fois environ de ce type de construction, dont six fois déjà, de manière illustrée, parfois avec des planches, en 1890 et 1891. Les deux revues d'architecture s'y attardent chacune 20 fois environ. Dans les trois revues, la moitié des articles est accompagnée d'illustrations.

Si l'on prend en compte, pour cette même période, tous les types de bâtiments américains publiés, on arrive à 50 pour *Le Génie Civil*, à 40 pour *La Construction moderne* et à 30 pour *L'Architecture*. Le fait que *La Construction moderne*, qui publie des articles «sur tous les sujets d'actualité se rattachant à l'art en général, et à l'architecture en particulier», soit dirigée par un ingénieur, Paul Planat (1839-1911), peut expliquer pourquoi elle parle plus tôt des hautes maisons et s'intéresse plus aux États-Unis que *L'Architecture*⁵⁷. En revanche, alors que les 50 articles du *Génie Civil* se consacrent presque exclusivement aux hautes maisons et aux gares en Amérique, les articles de la *Construction Moderne*, comme ceux de *L'Architecture*, parlent peu des gares — très peu dans le cas de *L'Architecture* — et à peine plus des hautes maisons que d'autres types architecturaux. La connaissance de ces «maisons» et, dans une moindre mesure des gares, est donc la seule que les lecteurs, ingénieurs et architectes français, partagent sur les villes américaines.

Les villes américaines dans lesquelles se situent les projets est un autre aspect partagé par les trois revues.

Jusqu'en 1895, les constructions élevées décrites dans *Le Génie Civil* sont projetées ou réalisées à New York,

56. Cf. Osborne, C. Francis, «La construction moderne aux États-Unis», *La Construction moderne*, 15 septembre 1888, pp. 577-580 ; «Les maisons géantes à New-York», *Le Génie Civil*, 24 août 1889, p. 372 ; «Une maison de seize étages à Chicago», *L'Architecture*, 28 janvier 1893, p. 44. Il faut noter que nous n'avons pas choisi les deux revues d'architecture pour leur évocation des hautes maisons, mais parce que ce sont les deux seules revues françaises d'architecture moderne couvrant entièrement notre période centrale, c'est-à-dire de 1890 à 1914. *La Construction moderne*, hebdomadaire, paraît de 1885 à 1922. *L'Architecture*, également un hebdomadaire, de 1888 à 1939. Les deux sont éditées à Paris. Pour des raisons de simplicité, nous n'utilisons, à propos de la présentation des trois revues, que le terme de «hautes maisons». D'autres appellations apparaissant dans les revues incluent tous les termes composés de l'un des sujets «maison», «construction» ou «bâtiment» et de l'un des adjectifs «géant», «colossal», «gigantesques» ou «énorme». A partir de 1893 au moins, le terme américain «Skyscraper», rarement cité, est traduit par «gratteurs du ciel» (en 1894 dans *L'Architecture*) et par «qui gratte le ciel» (en 1895 dans *Le Génie Civil*).

57. Sur la personne de Planat et son œuvre d'éditeur, cf. la nécrologie publiée par E. Rümmler le 17 juin 1911 dans *La Construction Moderne*, pp. 445-448. Contrairement à la revue sous initiative personnelle de Planat, *L'Architecture* est le «journal hebdomadaire de la Société centrale des architectes français». A notre connaissance, il n'existe pas d'étude approfondie sur ces deux revues. Elles sont totalement absentes de l'étude de Marc Saboya, *Presse et architecture au XIXe siècle*, Paris, Picard, 1991.



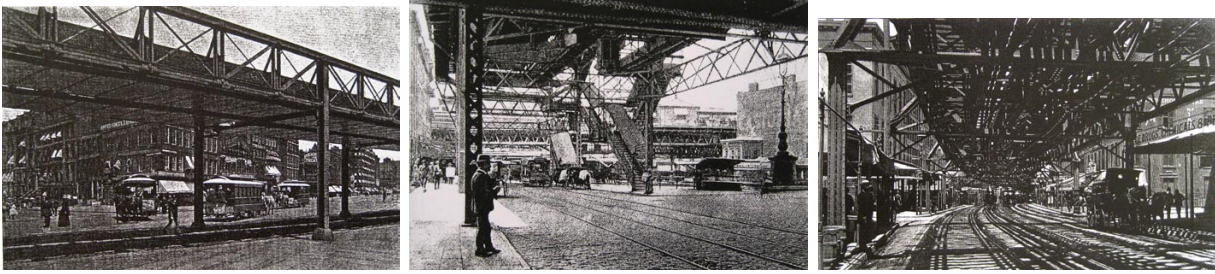
P. de Rousiers : un économiste fasciné par le chemin de fer aérien...

(Rousiers, *La vie américaine...*, p. 378 ; p. 384 ; p. 388.)

Chicago, Cleveland, Boston, Denver et Philadelphie. Après cette date, et au moins jusqu'en 1917, seuls des projets new-yorkais sont présentés. Après 1897, la présence new-yorkaise de constructions élevées devient également exclusive dans *La Construction moderne* et dans *L'Architecture*, cette dernière revue se différenciant cependant par le fait qu'elle reparle de Chicago en 1911. Notons également que cette domination de New York dans les nouvelles sur l'architecture d'outre-Atlantique ne se limite pas aux seules hautes maisons. Les gares new-yorkaises aussi sont les seules gares américaines sur lesquelles *La Construction moderne* et *L'Architecture* publient des articles. Dans *Le Génie Civil*, parmi la quinzaine d'articles consacrés aux gares américaines jusqu'en 1914, seuls ceux sur les gares de New York sont accompagnés d'illustrations. Pour les autres types de constructions évoquées dans les deux revues d'architecture, par exemple les écoles, les logements, les hôtels, les palais de justice et les théâtres, la présence de New York est presque tout aussi dominante.

Pour parler des États-Unis, les trois revues s'appuient au début, mais non exclusivement, sur des publications américaines⁵⁸. A la différence du *Génie Civil*, qui nomme des sources américaines tout au long de la période 1890-1914, les deux revues d'architecture cessent de les citer avant 1900. Une cessation *de facto* de l'utilisation de ces sources est probable car les revues s'appuient maintenant sur des correspondants. Dans le cas de *L'Architecture*, le «*Courrier des États-Unis*» est publié un peu plus d'une fois par an en moyenne de 1904 à 1913. Quant à *La Construction moderne*, elle publie des nouvelles d'Amérique dans les «*Lettres des États-Unis*» envoyées de 1888 à 1890, puis, de 1905 à 1913, dans la chronique plus ou moins semestrielle titrée «*La construction moderne à l'étranger*».

58. Le *Scientific American*, l'*American Architect and Building News*, l'*Engineering Record* et l'*Iron Age* sont plusieurs fois cités comme source par *Le Génie Civil* ; l'*American Architect* et l'*Iron Age* le sont aussi pour *L'Architecture* ; en plus de l'*American Architect*, *La Construction Moderne* indique comme source l'*Inland Architect*, l'*Engineering Record*, *Architecture and Building*, l'*Engineering Magazine*, l'*American Monthly*, et la *Review of Reviews* éditée par Albert Shaw.



...et par l'espace qu'il produit.

(Rousiers, *La vie américaine...*, p. 379 ; p. 383 ; p. 381.)

En France, pendant la période d'avant 1900 à 1914, la domination par New York dans les nouvelles d'outre-Atlantique concernant la construction repose donc au moins sur trois éléments : la nouveauté, la grande dimension et le caractère spectaculaire d'une grande variété d'objets et de réseaux urbains ; il y a aussi le fait que les sources américaines périodiques sur l'architecture et l'ingénierie des villes y paraissent presque toutes. La présence sur place d'un correspondant, comme dans le cas de *L'Architecture*, augmente également la probabilité de connaissance de nouvelles new-yorkaises et apporte même des nouvelles sur le milieu de la Society of Beaux-Arts Architects et son fort lien avec l'école parisienne.

Pour revenir aux hautes maisons, les commentaires publiés dans les trois revues françaises incluent, dès les premières années, pratiquement tous les aspects qui sont ensuite répétés pendant plusieurs décennies et, pour certains, jusqu'à nos jours. On salue positivement leur caractère qui donnerait enfin naissance à un nouveau style propre à l'Amérique, la nouveauté du dispositif et l'intelligence de la concentration des affaires et de programmes divers, puis les innovations techniques qui permettent une grande vitesse de l'assemblage et du mouvement vertical. En revanche, on les critique souvent du point de vue de l'esthétique architecturale, et l'obscurité des rues, associée à la moins bonne ventilation de celles-ci, provoquent des inquiétudes par rapport à l'hygiène publique. Globalement, *Le Génie Civil* est plus positif que ses consœurs architecturales. Une seule fois, fin 1891, il cite cependant, en se servant d'un article de *l'Economist* de Chicago, les questions que les habitants de cette ville se posent pour savoir « si l'on doit continuer à construire des édifices de grande hauteur, sans limite, pour ainsi dire, quant au nombre d'étages » : aux problèmes de fondations s'ajoutent les craintes que « plusieurs sommités médicales de Chicago ont émis sur les inconvénients pour la salubrité des villes, [...] et un projet de décret a été présenté devant le Conseil municipal, tendant à interdire la construction de maisons de plus de dix étages »⁵⁹. De nombreux mythes, positifs et négatifs, qu'entourent les hautes maisons sont en place et diffusés avant la World's Fair de Chicago. La connaissance du phénomène est d'ailleurs telle que beaucoup

59. Madison, R., « L'exposition de Chicago — Les hautes maisons américaines — La bibliothèque — Le chemin de fer glissant à l'Exposition de Chicago », *Le Génie Civil*, 19 décembre 1891, pp. 108-109.

d'articles, dès les années 1890, débutent avec des remarques sur son étendu.

IX.3

**New York à l'École des beaux-arts, les beaux-arts à New York
(1892-1908)**

La première haute maison française : une leçon pour l'Amérique

A Paris, l'École des Beaux-arts est incontestablement un des importants foyers de connaissance des villes américaines. Car tout comme les anciens élèves américains importent l'enseignement de l'école et de Paris en Amérique, les étudiants américains venant à Paris apportent la connaissance de leur culture et de leurs villes. A ce propos, le *New York Times* note en 1888 :

«Maintenant la jeunesse [américaine] des deux sexes se dirigent vers Paris en foule et permet aux Français d'obtenir une meilleure idée des particularités des Américains que celle que nous possédons à New York.»⁶⁰

Compte tenu du nombre élevé du contingent américain d'étudiants en architecture, et, au sein de celui-ci, d'une très grande majorité d'étudiants originaires de New York, il est évident que les étudiants français trouvent en chacun de ces derniers des informations primaires sur la métropole américaine, en complément des revues d'architecture et des revues générales illustrées. La nécessité d'en profiter augmente à partir de 1888, l'année du lancement du Prix de reconnaissance des architectes américains, un concours annuel organisé à l'École et financé par d'anciens élèves américains⁶¹. Alors que les sujets du concours des trois premières années sont encore relativement éloignés des objets architecturaux américains⁶², celui donné en 1891 ne pourrait en être plus proche :

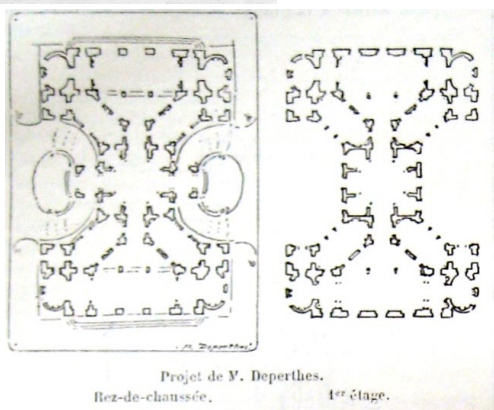
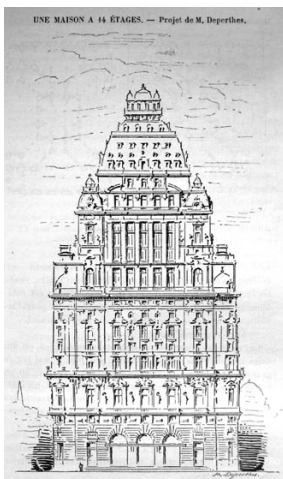
«L'usage se répand de plus en plus en Amérique, de construire des maisons ayant un nombre considérable d'étages ; il n'est pas rare de trouver maintenant à New York, à Chicago, à Boston etc, de telles maisons comportant un minimum de 14 étages desservis par un ou plusieurs ascenseurs.»⁶³

60. «Americans as Students...», *NYT, op. cit.*, p. 4.

61. Ce prix est fondé en 1888 par d'anciens élèves américains de l'École. Lancé pour la première fois à la fin de l'année, le rendu se fait début 1889. Rapportant 1.470 Fr. au lauréat, ce prix est très bien doté. En revanche, il ne permet aucun avancement dans les études. Cf. Delaire, Edmond, *Les architectes élèves de l'École des Beaux-arts*, Paris, Librairie de la Construction moderne, 1907, p. 86, et le dossier AJ/52/1410 aux Archives Nationales.

62. En 1888 (novembre), «Un monument à la fraternité artistique» ; en 1890 (janvier), «Une tour d'observation sur les récifs de l'île Thomson, Floride» ; en 1890 (décembre), «Un musée archéologique». Cf. le dossier AJ/52/152 aux Archives Nationales.

63. Cf. le texte manuscrit intitulé «Concours du Prix des architectes américains du 7 novembre 1891», figurant, à côté des programmes d'autres années et d'autres concours de l'École des Beaux-arts, dans le dossier AJ/52/152 aux Archives Nationales.



Une leçon pour l'Amérique : un gratte-ciel issu des ateliers de l'École des beaux-arts.

(*Construction moderne*, 13/02/1892, p. 219 ; p. 220.)

Le sujet donné aux concurrents, témoignant d'ailleurs de la connaissance et de l'actualité des hautes maisons à Paris, précise ensuite qu'il existe des constructions qui «ne sont que des superpositions d'étages ayant à peu près même hauteur et même ordonnance», produisant de «l'architecture utilitaire mais guère un aspect artistique» ; mais que «d'autres, au contraire, sont comprises avec de grands partis décoratifs permettant de varier la composition et comprenant des étages de diverses élévations, les uns servant à des appartements, les autres à des magasins, à des salles de conférence, à des clubs, à des banques etc.» :

«C'est une maison de ce genre qui fait l'objet de ce concours.»⁶⁴

Fait exceptionnel, *La Construction moderne* consacre trois pages au résultat du concours⁶⁵. Elle publie également le dessin de la façade principale ainsi que les plans du rez-de-chaussée et du 1er étage du projet

64. *Ibid.*

65. U. A., «École des Beaux-arts. Concours du «Prix des Américains» : Une maison à 15 ou 20 étages ou ruche commerciale. — Un programme «mouvementé» et un jugement qui s'ensuit», *La Construction moderne*, 13 février 1892, pp. 219-221.

lauréat de Jules Louis Deperthes (1864-1919)⁶⁶. L'article résume longuement le programme puis met en cause le jury, «fort peu au courant de la question», et critique le projet lauréat, à cause de son plan «évidé, anguleux, tourmenté, et cette façade d'un monument pyramidal», «sans aucun souci de la perte d'emplacement en surface et en hauteur»⁶⁷. L'auteur de l'article préfère à ce projet ceux de Léopold Bévière (1864-1924), de Constant Despradelle (1862-1912) et de Sonntag, le premier étant plus adapté au «programme réel», le deuxième d'un «caractère bien original» et le dernier simplement «très bien».

Il est possible que ce soit l'un de ces projets qui se trouve exposé dans le pavillon de la France à la World's Fair de Chicago. En tout cas, le *New York Times* émet les mêmes critiques à propos d'un projet de haute maison exposé dans la section d'architecture française :

«Cette exposition [...] contient un grand nombre de projets intéressants. L'un des plus intéressants, du point de vue d'un architecte américain, est un projet parisien d'un hôtel de 20 étages. Il montre une façade somptueuse et même florale, mais imposante, dont l'effet, par contre, comme l'architecte américain remarquera rapidement, résulte largement de la massivité et de la solidité des piliers d'angle qui inclut une «perte d'espace» que l'on ne pourrait demander à aucun propriétaire ou projeteur américain de tolérer.»⁶⁸

A moins qu'il ne s'agisse du projet de Deperthes, nous n'avons aucune autre information sur ce projet. En revanche, le fait que la France expose un projet de haute maison au pays où ce type de construction vient d'être inventé, montre au moins deux choses : d'abord, que les hautes maisons sont un type architectural accepté, auquel la France apparemment réfléchit et qu'elle n'hésite pas à montrer ; l'autre aspect est celui de la prétention et de l'autorité artistique, c'est-à-dire qu'il s'agit sans aucun doute de donner une leçon aux Américains. A en croire *La Construction moderne* et *L'Architecture*, la France est d'ailleurs en bonne position pour le faire. Dans la période de 1890 à 1905 environ, une dizaine d'articles de chacune des deux revues ne parle pas seulement de «l'art français comme éducateur du monde», de «l'énorme influence de l'architecture et de l'enseignement de l'architecture français en Amérique» mais aussi du fait que cette supériorité et, surtout, cette influence soient reconnues par tous⁶⁹.

Une autre tendance dans les revues françaises est celle de chercher une origine français, ou du moins une ressemblance, dans les aspects positifs des hautes maisons américaines. Dans *Le Génie Civil*, on écrit que

66. Appelé parfois aussi Édouard Deperthes, ce sont les deux prénoms Jules et Louis qui sont inscrits dans la fiche officielle de l'École. Cf. le dossier AJ/52/362 aux Archives Nationales. W. Oechslin, dans son article pourtant titré «Deperthes' «Maison genre New York» 1892 oder der Misserfolg des skyscraper 'à l'européenne' », publié en 1976 dans le numéro 20 d'*Archithese* (pp. 42-51), s'arrête peu concrètement sur ce projet mais l'inscrit plutôt, par comparaison, dans une série d'autres projets européens et américains de style «Beaux-arts» des dix-neuvième et vingtième siècles (1866-1929). Par la suite, J.-L. Cohen, dans *Scènes...*, *op. cit.*, cite ce projet et la critique de *La Construction moderne* mais publie le dessin originale de la façade conservé sous la cote PRAA-004 dans les collections de l'École des Beaux-arts et non celui publié dans la revue.

67. U. A., «École des Beaux-arts...», *La Construction moderne*, *op. cit.*, p. 221.

68. «France at the World's Fair», *NYT*, *op. cit.*, p. 15.

69. L'article «Influence de l'art français à l'étranger» de *La Construction moderne* du 7 septembre 1895, pp. 577-580 est particulièrement intéressant à cet égard. Ce texte, en principe une nécrologie pour Richard Morris Hunt, s'attarde longuement sur les publications des revues américaines et anglaises.

«l'ensemble de ces squelettes métalliques se rapproche beaucoup de notre mode de construction français et s'éloigne notablement du type anglais»⁷⁰. *La Construction moderne* dit à propos du Pulitzer Building de New York :

«L'ordonnance extérieure ne diffère pas trop des maisons parisiennes, et c'est en cela qu'elle doit être remarquée à New-York : les bandeaux paraissent ne diviser la façade qu'en cinq étages géants qui sont recoupés à l'intérieur par des planchers ; le rationalisme en souffre peut-être, mais pour quiconque a vu des photographies de ces maisons de Chicago, de New-York, de Boston, ressemblant à un immense casier à cartons verts, on se plaît à tolérer cette indépendance vis-à-vis de la réalité [...]»⁷¹

Le Prix de reconnaissance des architectes américains et les objets new-yorkais

Pour en revenir aux Prix de reconnaissance des architectes américains, notons qu'à partir de 1895, les sites des sujets se situent de plus en plus à New York, dans une «ville capitale» ou dans une «grande ville»⁷². Quant aux programmes, ils ne demandent que rarement des exercices de décoration et pratiquement toujours des grands équipements. Du moins jusqu'en 1910, ces derniers incluent un musée (1890), une bibliothèque (1893) et une cathédrale (1899), mais aussi, à partir de 1897, un nombre anormalement important, comparé aux autres concours de l'école, de bâtiments infrastructurels, comme un embarcadère transatlantique (1897), une gare centrale de voyageurs (1898), un phare (1906), un pont (1908), un port d'attache de ballon dirigeable militaire (1909) et une porte nautique et aéronautique pour la défense combinée des côtes (1910). A ces équipements publics, on peut ajouter un grand magasin (1903) et deux grands édifices typiques pour l'Amérique : un bâtiment pour les conventions politiques (1900) et l'hôtel d'un grand journal (1907)⁷³.

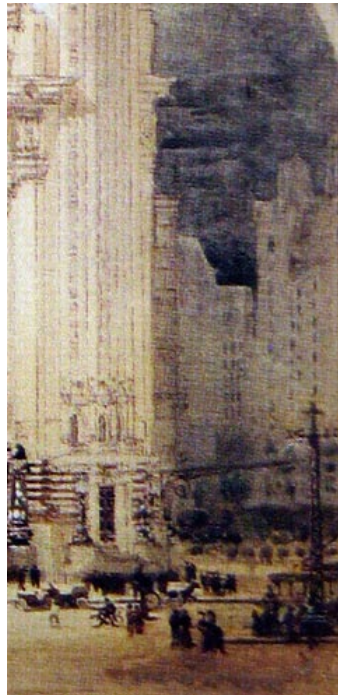
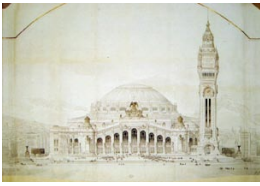
Ces programmes, rédigés par des professeurs de l'école, montrent bien l'association typique aux villes de l'Amérique et notamment à New York : beaucoup d'ouvrages d'ingénierie et des projets de dimensions considérables. En revanche, après 1891, les gratte-ciel — terme employé en France au moins dès 1899, dans *L'Illustration*, mais seulement à partir de 1907 dans les revues d'architecture — n'apparaissent plus qu'une seule fois, en arrière-plan des dessins de façades du concours pour un «hôtel de grand journal dans une ville américaine». Charles-Louis Boussois (1881-?) dessine, dans son projet lauréat, de hautes masses sans distinction ni expression particulière, rappelant par la simplicité des formes le tableau de Charles Hoffbauer. Maurice Boille (1883-1966), un autre participant à ce concours, s'inspire peut-être des Flatiron et Metropolitan Life Buildings pour représenter avec précision deux édifices élevés surplombant comme des clochers une ville

70. Bernard, Hermann, «Les maisons géantes aux États-Unis», *Le Génie Civil*, 23 février 1895, p. 264.

71. B., «The Pulitzer Building», *La Construction moderne*, 7 mars 1891, p. 259.

72. Mis à part New York, aucune autre ville n'est concrètement nommée comme site de projet. La Floride, en 1888, et l'Alaska, en 1896 («Une grande factorerie dans l'Alaska»), sont les seuls autres lieux géographiques mentionnés, en dehors de l'appellation générale «dans une ville américaine...». Cf. le dossier AJ/52/152 aux Archives Nationales.

73. *Ibid.*



Un imaginaire de plus en plus précis de New York.

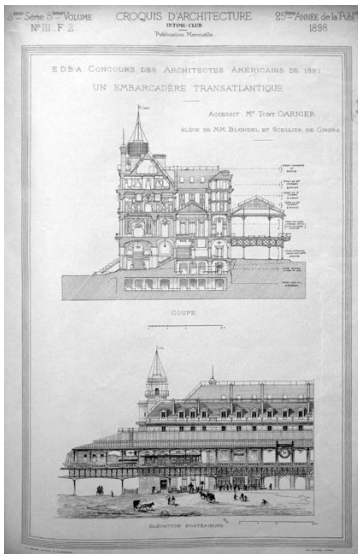
(Hulot, PRAA 1900, coll. ENSBA ;
Boussois, PRAA 1907, coll. ENSBA ;
Boille, PRAA 1907, coll. ENSBA.)

de cinq à sept étages. Un troisième projet, de Gaston-Émile Lauzanne (1884-?), montre une ville beaucoup plus hétérogène ; elle est peuplée de bâtiments de styles et de formes divers, d'une cheminée industrielle, d'une flèche d'église et d'un gratte-ciel d'une expression verticale, proche de celle du Condict Building érigé en 1897 par Louis Sullivan (1856-1924) à New York⁷⁴.

Si l'arrière-plan de ces projets témoigne pour 1907 d'une connaissance certaine de l'aspect des grandes villes américaines et de la facilité avec laquelle les étudiants français en rendent compte, sept ans plus tôt, en 1900, le projet lauréat de Louis Hulot (1871-1959) pour «Un Édifice pour les conventions à New-York», ne semble pas encore maîtriser l'aspect de New York⁷⁵. Bien que cela puisse s'expliquer par une absence de consultation des collègues américains, n'oublions pas que la période de 1900 à 1907 est témoin d'un saut quantitatif et qualitatif important concernant les images du paysage urbain new-yorkais diffusées à Paris.

74. Dans les collections de l'École des Beaux-arts, le projet de Boussois porte la cote PRAA-019, celui de Lauzanne la cote PRAA-020. Le projet de Boille se trouve dans les collections du Musée d'Orsay. Son élévation principale est publiée par Simona Talenti dans *L'Histoire de l'architecture en France, Émergence d'une discipline (1863-1914)*, Paris, Picard, 2000, p. 14 ; aucun mot ne l'évoque cependant dans ce même livre. Pour les dates de naissance et les prénoms de ces élèves et de ceux cités ultérieurement, cf. le répertoire biographique dans Delaire, *Les architectes élèves...*, *op. cit.*, pp. 157-431.

75. Le projet d'Hulot porte la cote PRAA-013 dans les collections de l'École des Beaux-arts. J.-L. Cohen publie au total cinq projets des différents PRAA, dont celui de Boussois et celui d'Hulot, cf. Cohen, *Scènes...*, *op. cit.*, pp. 20, 38-44.



Le chemin de fer aérien de type new-yorkais fait son apparition chez T. Garnier.

(Garnier, PRAA 1897, coll. ENSBA.)

A part sa physionomie générale, d'autres aspects de New York semblent cependant être bien intégrés en 1900 : la vitesse et la superposition des transports. Alors que le programme du concours d'un «Édifice pour les conventions» ne demande qu'une «arrivée de métropolitain [souterrain] relié aux vestibules ou péristyle par des vastes escaliers», le projet lauréat de Charles-Ernest Duval (1873-1937) prévoit, en plus, un terminus pour «Electrique tramway» devant l'une des façades latérales et, devant l'autre, un terminus «Elevated Rail-road»⁷⁶. Par ailleurs, le métropolitain souterrain, indiqué sous le parvis en pointillé dans le plan, comporte trois larges voies dont la médiane est apparemment dédiée à la circulation express tandis que les extérieures sont de toute évidence des voies locales. Dans le vestibule, Duval note, non sans humour, à côté des accès au métropolitain : «Bowery, Hoboken, Sing Sing, Island».

Une structure de chemin de fer aérien apparaît aussi dans les projets pour un «Embarcadère transatlantique», en 1897. Là, le programme dit que «l'établissement est entre une voie ferrée spéciale d'un côté, et le quai du bassin réservé aux paquebots transatlantiques de l'autre, mais le niveau de la voie ferrée est de 10 mètres plus élevé que le quai»⁷⁷. Cette année-là, le prix va à Léon Jausseley (1875-1932), futur grand urbaniste, qui semble vouloir cacher le chemin de fer élevé dans ses documents. Un des accessits, le projet de Tony Garnier, un autre futur grand urbaniste, affiche cependant explicitement cette structure⁷⁸. Laissée dans son aspect le plus simple, à l'instar de celui du chemin de fer aérien de New York, elle témoigne du goût de Garnier pour la vie industrielle.

76. Le projet de Duval porte la cote PRAA-012 dans les collections de l'École des Beaux-arts.

77. Cf. le dossier AJ/52/152 aux Archives Nationales.

78. Pour les deux projets, cf. «Concours des architectes américains 1897, Un embarcadère transatlantique», *Croquis d'architecture. Intime-Club*, 1898, planches np.

Du travail à New York

Alors que, pour concourir au Prix des architectes américains, un certain nombre d'étudiants de l'école parisienne se débattent avec leur imaginaire américain, d'autres architectes français découvrent *in situ* l'attrait de l'Amérique, et notamment de New York, propices à une activité professionnelle. Sans prétendre à l'exhaustivité⁷⁹, nous pouvons citer : Constant Désiré Despradelle (1862-1912), nommé professeur d'architecture au MIT en 1894⁸⁰ ; Émile Bénard (1844-1929), lauréat du concours international de l'Université de Berkeley lancé début 1898⁸¹ et Richard Bouwens van der Boyen (1863-1939) qui emporte un concours restreint pour la décoration du grand salon de la maison Vanderbilt à New York⁸².

A côté de ces architectes auxquels l'on fait appel pour leur talent et renommée, comme on fait appel à des artistes célèbres pour faire exécuter leurs portraits, il en existe d'autres, fraîchement diplômés ou pas encore, qui travaillent à la fin du dix-neuvième siècle et au début du vingtième en tant qu'employés d'agence à New York. L'École des Beaux-arts joue sans doute un rôle important dans le transfert d'architectes parisiens vers les agences new-yorkaises. Non seulement les nombreux élèves de New York livrent à leurs collègues français des informations sur leur ville, quelques-uns d'entre eux les font concrètement venir dans les agences dont ils sont soit employés soit patrons.

Le cas le plus connu, et probablement le premier, est celui d'Emmanuel Louis Masqueray (1861-1917).

En 1887, il quitte Paris pour New York où il travaille, jusqu'en 1893, d'abord avec les architectes Carrère & Hastings, anciens collègues de l'École, puis dans l'agence de Richard M. Hunt⁸³. En 1893, il ouvre sa propre agence et fonde l'Atelier Masqueray «pour l'étude de l'architecture selon les méthodes françaises»⁸⁴. Les travaux de ses étudiants sont jugés avec ceux issus du MIT et d'autres ateliers comme celui de Flagg⁸⁵.

Masqueray devient ensuite architecte en chef de l'exposition de Saint Louis de 1904 puis s'installe à Saint Paul, Minnesota, notamment pour réaliser la cathédrale de cette ville.

D'autres exemples, inconnus à ce jour dans l'historiographie architecturale européenne, sont Ernest Michel

79. Une liste complète des architectes français installés aux États-Unis reste à faire.

80. Cette nomination est relatée le 13 octobre 1894 (p. 337) dans *L'Architecture*. Despradelle est cependant loin d'être le premier enseignant français nommé à cette école fondée en 1865 par William R. Ware sur le principe de l'École des Beaux-arts de Paris.

81. Contrairement à *La Construction moderne* qui n'en parle pas, *L'Architecture* donne les résultats des différentes phases de ce concours. Le résultat définitif est annoncé dans le numéro du 18 novembre 1899, p. 351.

82. Cette œuvre est réalisée en 1902, cf. «Salon d'un hôtel privé à New York», *La Construction moderne*, 29 novembre 1902, pp. 100-101.

83. Cf. les nécrologies du *New York Times*, «Noted Architect Dead», 27 mai 1917, p. 19, et de l'*American Architect*, «E. L. Masqueray Dead», 6 juin 1917, p. 359.

84. «Noted Architect Dead», *NYT*, *op. cit.*, p. 19. L'invitation de Masqueray à un banquet de «200 à 300 habitants distingués de New York», donné en honneur de Daniel Burnham au Madison Square Garden de New York en 1893, montre bien son intégration dans le milieu des architectes américains. Cf. «In Honor of Mr. Burnham — Appreciation Shown by His Fellow-Architects», *The New York Times*, 26 mars 1893, p. 2.

85. «Prizes for Architectural Work», *The New York Times*, 19 avril 1896, p. 8. Masqueray fait également partie du Committee on Education de la Beaux-Arts Society. Il est membre de l'Architectural League de New York et inscrit au New York Chapter de l'American Institute of Architects. Cf. «Noted Architect Dead», *NYT*, *op. cit.*, p. 19.

Hébrard (1875-1932), Léon-Gustave-Élie Murier (1870-?) et Georges-Eugène Thiré (1872-?). Tous les trois travaillent dans l'agence de Cass Gilbert (1859-1934): Thiré en août 1899, Hébrard de [août ?] 1899 à 1900 puis d'août à septembre 1904, Murier de juillet à septembre 1904⁸⁶. C'est Stevens Haskell (1871-?), chef d'agence chez Gilbert et ancien élève de l'École parisienne, qui fait venir ses amis Hébrard et Thiré à New York. Thorton Carson (1879-1903), employé chez Gilbert et ancien élève de l'École, fait le lien avec Murier⁸⁷. Quand on sait qu'une majorité des employés américains de Gilbert ont perfectionné, grâce à son initiative, leurs études à l'École des Beaux-arts, il peut paraître étonnant de faire venir des architectes français. Or, Gilbert fait tout pour gagner le concours du Custom House de New York — ce qu'il réussit — et il croit que le travail d'Hébrard et de Thiré produit des dessins bien supérieurs à ceux des autres concurrents⁸⁸. Si l'on ne peut pas exclure que les employés français soient attirés par la ville, une des leurs motivations est certainement le bon salaire que Gilbert est prêt à leur payer⁸⁹. En tout cas, l'effort et l'argent investis par Gilbert pour les faire venir montre qu'il voit dans l'enseignement de l'École un gage de qualité et dans ses diplômés français des gens très compétitifs.

Paul Nelson, correspondant ambigu de *L'Architecture* et de l'École des Beaux-arts (1904-1913)

Concernant les architectes employés en agence, nous n'avons aucune trace de leurs impressions new-yorkaises ou américaines. Nous pouvons cependant nous appuyer sur les reportages d'un autre jeune ancien élève de l'école parisienne, Paul Nelson (1876-?)⁹⁰, qui devient en 1904 correspondant de *L'Architecture* :

«Notre jeune confrère Paul Nelson, après avoir fait ses études en France, dans l'atelier Raulin, vient de s'installer à New-York et veut bien nous envoyer quelques articles sur ce qui se passe aux États-Unis.»⁹¹

86. La seule étude à évoquer l'emploi des trois Français chez Gilbert est la thèse de Sharon Lee Irish sur Cass Gilbert : *Cass Gilbert's Career in New York, 1899-1905*, thèse de doctorat, Evanston (Illinois), Northwestern University, 1985. La liste des employés est donnée dans l'appendix III. Dans l'appendix II consacré aux associés de Gilbert, Irish explique, à propos de Haskell, que Jean Hébrard (1878-1960), le frère d'Ernest Michel, est employé en 1912, après avoir enseigné de 1906 à 1911 à l'Université de Cornell.

Une autre étude sur Gilbert, beaucoup plus récente, cite seule la présence d'Hébrard : Betts, Mary Beth, «The Aesthetics of an Eclectic Architect», in Christen, Barbara Snowden ; Flanders, Steven (ed.), *Cass Gilbert, Life and Work. Architect of the Public Domain*, New York/London, Norton, 2001, pp. 73-84. Pour la riche biographie d'Hébrard, grand prix de Rome en 1904, co-auteur avec Hendrik Christian Andersen (1872-1940) en 1913 du projet *Création d'un Centre mondial de communication*, puis architecte urbaniste en Grèce et en Indochine, cf. la notice dans Jacques, Annie ; Verger, Stéphane ; Virlovet, Catherine (coordine par), *Italia Antiqua, Envois de Rome des architectes français en Italie et dans le monde méditerranéen aux XIXe et XXe siècles*, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, 2002, p. 284. Quant à Murier, il est architecte d'opération de l'Institut d'histoire de l'art et d'archéologie, réalisé dans les années 1920, à Paris, d'après les plans de l'architecte Paul Bigot (1870-1924). Cf. le fonds Paul Bigot (268 AA) à l'Institut Français d'Architecture. Thiré est diplômé de l'École le 14 décembre 1900, le même jour que Murier. Hébrard est diplômé le 23 juin 1899. Cf. les dossiers AJ/52/406 (Hébrard), AJ/52/396 (Murier) et AJ/52/412 (Thiré) aux Archives Nationales.

87. Irish, *Cass Gilbert's Career...*, op. cit., pp. 142, 655.

88. Betts, «The Aesthetics...», op. cit., pp. 74-75.

89. Murier, par exemple, gagne en moyenne autant par mois que les principaux associés de Gilbert. Cf. Irish, *Cass Gilbert's Career...*, op. cit., p. 652.

90. Selon le répertoire biographique de Delaire (p. 358), Nelson est né à Carlsruhe en 1876, admis en 1896, au même moment que H.-W. Corbett, à l'École des beaux-arts dont il sort diplômé en 1902. Il ne faut pas confondre ce Paul Nelson avec l'autre Paul Nelson (1895-1979), architecte américain installé en France à partir de 1920 et célèbre, par la suite, notamment pour ses projets d'hôpitaux. Pour l'œuvre de ce second Nelson, cf. Abram, Joseph ; Riley, Terence (ed.), *The Filter of Reason : Work of Paul Nelson*, New York, Rizzoli, 1990.

91. M. B. [?], note introductive dans Nelson, Paul, «Le métropolitain de New-York», *L'Architecture*, 2 juillet 1904, p. 255.



Le Subway de New York, digne d'une revue française d'architecture.

(*L'Architecture*, 02/07/1904, pp. 256-257; pl. 34.)

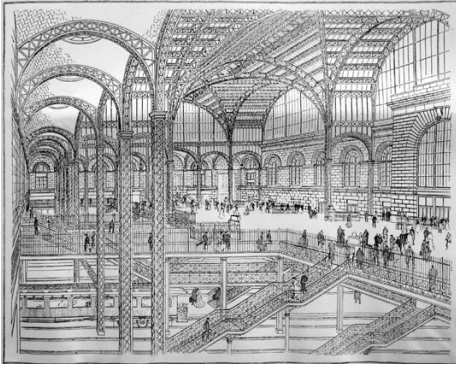
Entre 1904 et 1913, Nelson envoie 13 «Courriers des États-Unis». Ceux-ci pourraient tout aussi bien s'intituler «Courriers de New York» car la prédominance de cette ville y est très forte⁹². Nelson rapporte des nouvelles sur le milieu de la Society of Beaux-Arts Architects, notamment sur l'enseignement inspiré par l'école parisienne, sur le concours du Prix de Paris fondé en 1904 et aussi, plus rarement, sur des mondanités. Mais il se concentre sur l'environnement construit, gardant un équilibre quantitatif entre la présentation de grands édifices publics, comme le Custom House (1907), Ellis Island (1908), le concours pour un nouveau théâtre (1907), et d'édifices privés, comme le City Investing Building (1906), le Times Building (1907), le Singer Building (1907) et le Metropolitan Life Building (1909), sans totalement négliger les maisons et résidences (1905 et al.) ni les logements ouvriers (1905, 1906).

Si ces objets, et bien sûr tout ce qui touche à l'univers des Beaux-arts, ont parfaitement leur place dans cette revue de la Société centrale des architectes français, il est plus surprenant de voir qu'au-delà des seuls édifices, quels autres objets Nelson y présente. En 1904, le premier «Courrier», par exemple, amplement illustré, est entièrement consacré au chemin de fer métropolitain de New York⁹³ ; seulement la catastrophe du métro parisien de 1903 a mené auparavant *L'Architecture* à parler de ce moyen de transport et il faudra attendre jusqu'en 1908 avant d'en voir une vue photographique⁹⁴. Nelson fait une description générale du métropolitain new-yorkais, expliquant en détail le système des «trains express» et des «trains omnibus». A la fin seulement, il

92. Pour la première fois, en 1911, Nelson ne nomme pas du tout New York dans son «Courrier».

93. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture*, op. cit., 2 juillet 1904, pp. 255-258.

94. «La catastrophe du métropolitain», *L'Architecture*, 22 août 1903, pp. 328-329. Nous avons précédemment évoqué cette catastrophe. En 1908, il s'agit de la planche 77 ; elle montre le «Viaduc au-dessus du pont de Passy».



Pennsylvania Station : «Ni odeurs, ni bruits, ni fumées.»

(*Architecture*, 03/05/1913, pl. 44.)

donne un avis plus personnel :

«En résumé, l'on peut dire que le Métropolitain de New-York a bénéficié de toutes les expériences déjà faites et que, nulle part, la disposition générale des tunnels et des stations ne se présente plus avantageuse au point de vue de la ventilation, de l'éclairage, de la facilité des accès et de la circulation, enfin de l'intensité possible du trafic.»⁹⁵

En 1913, l'évaluation positive par Nelson, de la Pennsylvania Station rappelle celle sur le métro new-yorkais :

«Parmi les améliorations urbaines qui se sont faites dans ces dernières années pour le plus grand avantage de l'accès, de la circulation et de l'aspect de New-York, il faut citer, avant tout, les travaux d'aménagement des gares.

«Dans un délai relativement court de quatre ans, on a déblayé et excavé tout ce terrain à une profondeur d'une quinzaine de mètres, et creusé des quadruples voies souterraines. [...]

«Constatons que tout l'aménagement intérieur est parfait : clarté, ventilation, ampleur des circulations, facilité des services, et propreté exemplaire. Ni odeurs, ni bruits, ni fumées : le train part sans qu'on s'en aperçoive, sans larmes, sans sifflets.»⁹⁶

Si les gares, en général, ne sont pas absentes des pages de *L'Architecture* — cela est surtout vrai pour la gare d'Orsay, érigée pour servir l'exposition universelle de 1900 —, la situation des ponts est similaire à celle des métropolitains. A l'exception des ponts new-yorkais, présentés par Nelson en 1904, 1908 et 1909, aucun autre pont ne semble être présenté du tout dans *L'Architecture* en tant que projet au stade de réalisation⁹⁷.

On peut chercher les raisons pour lesquelles Nelson choisit ces types d'objets dont *L'Architecture*, par ailleurs, ne parle que très peu. On pourrait aussi se demander pourquoi la revue accepte de les publier. Constatons simplement que les «Courriers» de Nelson offrent aux lecteurs de *L'Architecture* une image variée voire

95. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture*, *op. cit.*, 2 juillet 1904, p. 258.

96. Nelson, Paul, «Choses d'Amérique», *L'Architecture*, 3 mai 1913, pp. 141, 144.

97. La revue parle certes du projet du 'pont en X' proposé par Eugène Hénard pour Paris, mais il s'agit là d'une proposition au stade de schéma de voirie qui n'atteindra pas celui d'un ouvrage d'art réellement dessiné. Cf. Hénard, Eugène, «Le prolongement de la rue de Rennes et le pont en X sur la Seine», *L'Architecture*, 31 janvier 1903, pp. 44-48.

complexe de New York. Alors que *Le Génie Civil* ne montre que les aspects américains de New York, dans la revue d'architecture, l'image dressée est aussi bien européenne — pour simplifier — qu'américaine. Mais c'est aussi la seule ville dont les infrastructures méritent d'être publiées. Ainsi, elle devient *la* ville de la modernité technique.

L'épaisseur de l'image de New York construite par Nelson reçoit une couche supplémentaire grâce à ses évocations sur le paysage général de la ville. Celles-ci alternent entre appréciation et critique, témoignant de la difficulté de l'architecte de se positionner clairement vis-à-vis de ce phénomène.

Dans son premier «Courrier», Nelson fait clairement comprendre que la ville n'est pas belle. Dans un court paragraphe qu'il ajoute au texte principal, il commente l'activité de l'Art Commission de New York, qu'il nomme par erreur «Commission d'embellissement à New-York» :

«Il était temps : la municipalité de New-York vient de créer une commission d'art, composée de peintres, sculpteurs et architectes, chargée d'encourager les tentatives d'embellissement de la ville et de combattre les projets contraires. Ce sera là une tâche ingrate et difficile, mais combien méritoire... si elle aboutit.»⁹⁸

Dans le deuxième «Courrier», afin de défendre les bien-faits de l'influence de l'École des Beaux-arts, il établit un lien entre le retour de Paris des architectes new-yorkais anciens élèves, apparu selon lui au même moment que l'émergence des gratte-ciel, et l'amélioration de la qualité architecturale de la ville :

«Nous pouvons affirmer que jusqu'avant l'apparition dans les villes de la maison à nombre illimité d'étages [...], le principal caractère de la ville américaine était de ne pas en avoir, ou, tout au moins, il pouvait se résumer en une symphonie monotone de bruits de ferraille, exécutée par les tramways et les chemins de fer de toutes sortes [...]»⁹⁹

Dans le but de convaincre l'architecte «anti-beaux-artiste» du résultat des récentes transformations new-yorkaises, soutenues selon lui par l'enseignement de l'École des Beaux-arts, Nelson se laisse emporter sur la dimension poétique de la ville des gratte-ciel dessinés par les anciens élèves de Paris. Les lignes suivantes, très étonnantes et peignant un tableau peint si complet, constituent probablement pour les architectes français l'apport le plus direct et le plus important à leur connaissance du paysage new-yorkais. Nous les transcrivons *in extenso* :

«Nous comptons faire du *skyscraper* l'objet d'une future correspondance ; mais qu'il nous soit permis aujourd'hui d'essayer de définir le caractère très spécial qu'il donne à la ville américaine.

«Quand, par un beau soleil, après huit longues journées de traversée, le paquebot entre lentement en rade de New-York, on aperçoit à distance la masse colossale de ces *skyscrapers* qui se surplombent les uns les autres en

98. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture, op. cit.*, 2 juillet 1904, p. 258. Comme nous l'avons noté dans notre deuxième partie, l'Art Commission de New York est créée en 1898.

99. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture, op. cit.*, 17 septembre 1904, p. 358.

des étagements babyloniens semblant émerger des eaux ; on se rend compte, à mesure que le vapeur avance, de l'échelle de cette architecture, en distinguant petit à petit les milliers de fenêtres superposées dont les carreaux brillent au soleil ; plus bas, des barques qui sont des steamers, des buissons qui sont des arbres, des points noirs qui sont des hommes ; tout cela noyé dans une brume de chaleur où les eaux, le ciel, les fumées, les tons rouges, ocres et blancs des constructions se fondent en une harmonie de couleurs très brillante et très gaie. On peut dire que l'impression ressentie est unique, non seulement par la nouveauté du spectacle, mais aussi parce que devant cette architecture on se sent très petit, comme devant une chose écrasante, comme devant la montagne, comme devant la mer.

«Quand, au soleil couchant, on traverse sur un *ferry boat* le port de New-York, sillonné en tous sens par des bateaux de toutes sortes, fumant, soufflant, sifflant, et reflétant dans les eaux des milliers de lumières, ce sont, au loin, les fenêtres des *skyscrapers* toutes illuminées et formant un gigantesque carrelage incandescent dont la hauteur semble envahir le ciel.

«Enfin, quand, un jour d'hiver, on contemple la vue de New-York du haut du dernier étage d'une de ces constructions situées en plein quartier d'affaires, c'est une tout autre symphonie de couleurs, où domine la blancheur éclatante de la neige, déchirée çà et là et à perte de vue par la crudité rouge des briques. Plus loin, à l'infini, des panaches de fumées noires, brunes et blanches se perdent dans le bleu très pâle du ciel ; le ciel lui-même se noie dans les eaux de la mer et du fleuve, où brillent au loin les glaces charriées.

«Plus près, ce sont des flèches, des dômes, des campaniles, des toits de toutes formes et de toutes dimensions, qui, de la rue, semblaient minuscules ; plus bas, le regard plonge dans des puits obscurs et sans fond, qui sont les cours des constructions infimes, ô combien ! d'une vingtaine d'étages seulement ; et, plus bas encore, ce sont de longs et d'étroits boyaux où s'agitent deux noirs rubans de fourmis, entre lesquels rampent des sortes d'insectes très plats et très lents — les passants et les tramways dans les rues.

«Spectacles dignes de la conception d'un Piranèse très moderne, bien dignes aussi d'être traduits par la brosse d'un peintre de vie et de lumière, comme le fut Pissarro ; et l'impression générale qui s'en dégage peut se résumer ainsi :

«Audace de conception, d'une part ; de l'autre, activité intense et prédominance sur toutes choses de la vie commerciale et industrielle.»¹⁰⁰

Dans le quatrième «*Courrier*», en 1905, il indique — avant de présenter en détail des projets philanthropiques de logements sociaux, entre autres de l'architecte Flagg —, des problèmes de salubrité de l'habitation à l'aide d'une citation de Jules Siegfried (1837-1922), président du Musée Social :

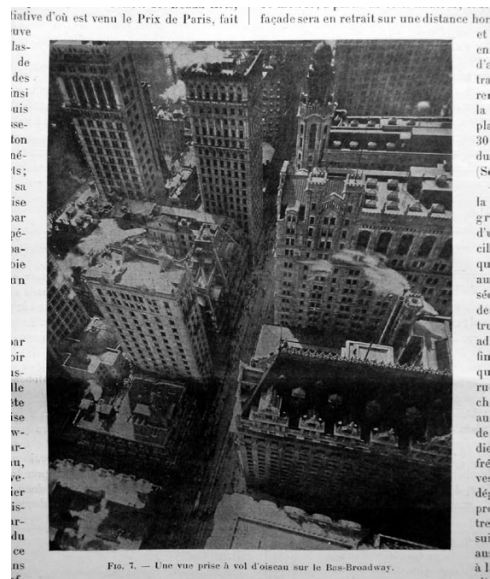
« « La question du logement des classes pauvres [...] se pose aux États-Unis, et surtout à New-York, d'une façon plus impérieuse encore qu'en Angleterre ou en France ». »¹⁰¹

100. *Ibid.*, pp. 358-359.

101. Nelson, Paul, «*Courrier des États-Unis*», *L'Architecture*, 4 mars 1905, p. 78.

«Spectacle digne de la conception d'un Piranèse très moderne.»

(*Architecture*, 10/10/1908, p. 342.)



Signalons qu'en 1898 déjà, *La Construction moderne* publie un autre projet new-yorkais de «logements pour salariés», cette fois-ci de Flagg et James E. Ware (1846-?), notant «l'état vraiment lamentable des demeures de cette population» et exprimant l'espoir que «la grande ville de New-York [soit] débarrassée des îlots malsains qui abritent encore une grande partie de sa population salariée»¹⁰².

Contrairement à Augustin Rey en 1908 (cf. plus loin), Nelson ne voit pas de lien entre cette question et l'existence des gratte-ciel. Ainsi, dans son neuvième «Courrier», en 1908, il exprime une nouvelle fois une fascination devant le paysage new-yorkais, cette fois-ci avec un grain de fatalisme. Arrivé avec un ami — qui lui «jette [une] certaine poudre magique dans les yeux» — au sommet du Singer Building, Nelson note :

«Je constatai que la façade du Singer Building, sur lequel je me trouvais, s'élève à 200 mètres au-dessus du trottoir de Broadway. Mais je voyais à deux milles de là, sur la place Madison, la carcasse de fer du bâtiment du Metropolitan Life Insurance, lequel comportera cinquante étages et battra tous les records. Alors je dis « Bon, » et, abaissant mes regards sur les passants de Broadway, je songeai :

« « Pauvres fous qui nommez Commissions sur Commissions à l'Hôtel-de-Ville pour limiter la hauteur des vos constructions, croyez-vous donc que jamais loi pourra dompter les lucratives aspirations des plutocrates qui vous gouvernent ? En vérité, je vous le dis, le niveau moyen de votre cité sera un jour à 200 mètres du sol, et vos rues seront d'étroits boyaux où vous cheminerez dans l'ombre et l'oppobre. »

«A l'appui de ce penser, la dernière Commission vient de terminer son rapport, et elle a décidé de laisser les choses aller leur cours ; c'est-à-dire que le nouveau Règlement de la Ville ne limitera pas la hauteur des constructions.»¹⁰³

102. Labor, Louis, «Logements à bon marché de New-York», *La Construction moderne*, 20 août 1898, pp. 558-559.

103. Nelson, Paul, «Courrier des États-Unis», *L'Architecture*, 21 mars 1908, p. 91.

A plusieurs reprises, dans les «Courriers» de Nelson et dans d'autres articles, comme par exemple, en 1906, dans un compte rendu du livre *L'Amérique au travail* accompagné de quatre photographies du Flatiron Building en chantier¹⁰⁴, *L'Architecture* publie des images de hautes maisons ou de gratte-ciel isolés. Par contre, une première image du paysage que Nelson nomme «digne d'un Piranèse» ne paraît qu'en 1908, dans son dixième «Courrier». Or, dans ce «Courrier», il parle du projet de révision de la réglementation urbaine, projet qu'il soutient apparemment, sans s'arrêter sur une certaine volatilité de ses propres idées sur New York :

«M. Flagg, l'architecte bien connu, vient de s'élever vivement contre le dernier rapport de la Commission municipale chargée de la Révision du Code du Bâtiment ; ce rapport est rien moins que concluant, en effet, et ne propose pas la moindre mesure pour remédier à un état de choses pour ainsi dire anarchique.»¹⁰⁵

Nelson explique en détail la proposition de Flagg, qui, principalement, ne permet qu'à une partie de la construction de s'élever sans limite, puis conclut :

«Espérons, espérons qu'il n'y ait pas trop de ventres affamés, [...] à New-York, de telle sorte, que [la ville ait] des oreilles qui puissent entendre [...] M. Flagg.»¹⁰⁶

Ce revirement de Nelson, si l'on peut l'appeler ainsi, se manifeste déjà un an plus tôt, quand il regrette que le nouveau Custom House de Cass Gilbert, «de proportions heureuses», «perd malheureusement de son échelle à cause des géants *skyscrapers* qui envahissent cette partie de la ville»¹⁰⁷.

104. Nizet, « «L'Amérique au travail» », *L'Architecture*, 31 mars 1906, p. 99. En 1907, Nelson montre une image du Singer Building dans son contexte, «Courrier des États-Unis», *L'Architecture*, 2 février 1907, p. 36.

105. Nelson, Paul, «L'Architecture à l'étranger — Courrier des États-Unis», *L'Architecture*, 10 octobre 1908, pp. 342.

106. *Ibid.*

107. Nelson, «Courrier...», *L'Architecture*, *op. cit.*, 2 février 1907, p. 35. Italique dans l'original.

IX.4

Pour le meilleur et pour le pire : urbanistes français face à New York

Une métropole «planifiée par un fou»

Alors que les commentaires de l'architecte Nelson sont adressés au public professionnel français, ceux d'un autre architecte, Augustin Rey, émis lors d'une conférence donnée à New York en octobre 1908, visent directement la métropole américaine.

Dans les années 1890 et 1900, un grand nombre de savants français sont invités à New York pour y donner des conférences. A notre connaissance, Augustin Rey (1864-1934), qui donne une conférence en 1908 puis en 1913, en est le seul architecte¹⁰⁸. Il vient en expert reconnu pour la conférence organisée par le Committee on Congestion of Population de la Ville de New York. Lauréat en 1905 du concours de la Fondation Rothschild et, depuis, «couvert d'éloges et de récompenses»¹⁰⁹, il est devenu une vedette internationale dans le domaine de l'aménagement d'îlots d'habitation salubre. Comme le dit Marie-Jeanne Dumont dans son étude sur le logement social à Paris, Rey participe, «pendant neuf ans d'apostolat, [...] à tous les congrès sur l'hygiène et l'urbanisme (plus de quarante en huit ans), donne partout des conférences, rédige des articles». Ainsi, «vers 1910, il est [...] devenu, sinon le plus imaginatif, du moins le plus connu et le plus documenté des architectes français en matière d'hygiène et d'urbanisme»¹¹⁰.

Des extraits de la conférence de Rey sont relatés par le *New York Times* :

«D'un point de vue architectural, New York City est si absolument ridicule, déraisonnable et des plus stupide qu'il paraît, en fait, comme planifié par un fou.»

«En arrivant à cette conclusion, M. Rey a dit qu'il pensait surtout aux gratte-ciel dont les New-Yorkais sont si fiers.

«Ils sont très dangereux», a-t-il déclaré [...], «et dans vingt ans la ville demandera même aux plus hauts à être réduits de moitié [...].

«Concernant les raisons pour lesquelles les gratte-ciel seraient dangereux et une menace pour la communauté,

108. Rey est admis à l'École des Beaux-arts en 1883 ; il en sort diplômé en 1888. Cf. Delaire, *Les architectes élèves...*, *op. cit.* Séjournant en 1908 aux Etats-Unis notamment pour assister au Congrès International de Tuberculose de Washington D.C. en tant que représentant du gouvernement français, Rey donne également trois conférences à New York, une à Baltimore et une à Boston. Cf. la liste des travaux de Rey dans son dossier à la Société centrale des architectes.

109. Cf. Dumont, Marie-Jeanne, *Le logement social à Paris, 1850-1930*, Liège, Mardaga, p. 159.

110. *Ibid.*

M. Rey a dit que la congestion qu'ils causent en était une ; c'est-à-dire que leur immense nombre d'occupants temporaires provoque la congestion dont la ville souffre tant. Et aussi, en cas de panique, [...] il serait impossible d'évacuer les immeubles en un temps raisonnable. Ils seraient également responsables, a-t-il indiqué, de l'obscurité en bas dans les rues ainsi que du manque d'air frais des étages inférieurs.

« «New York», a-t-il continué, «me donne l'impression d'une colossale énergie d'individus. La plus belle chose que j'ai vue dans ce pays est l'individualité des personnes gravée dans les bâtiments. Les Américains font preuve de pas mal d'originalité dans leur architecture, et quelques-uns des gratte-ciel, de ce point de vue, sont des plus admirables. La spéculation sur les terrains est à la base du gratte-ciel et des mauvaises habitations. Les immeubles de rapport [tenements] actuels sont très mauvais. »

«Depuis qu'il est à New York, a dit M. Rey, il a visité et étudié attentivement l'immeuble de rapport. Il a estimé qu'il y a 360.000 chambres obscures dans cette ville et au moins un million de personnes qui les occupent. Quand il disait «chambres obscures», [...] il parlait des chambres dans lesquelles ne pénètre jamais la lumière du jour.»¹¹¹

Rey s'étonne du cynisme des New-Yorkais d'admettre ce «danger» public. Un cynisme que l'on peut apercevoir, selon lui, aussi bien dans l'exploitation spéculative du sol et la densification constructive que dans une apparente absence de souci, de la part des autorités municipales, vis-à-vis des passants dans la rue et de ceux qui travaillent dans les immeubles. L'architecte voit ce cynisme poussé encore plus loin à propos des quartiers d'habitation insalubres :

«Ce n'est pas logique, dit-il, que les autorités municipales acceptent l'existence d'immeubles de rapport sales, mal ventilés, obscurs et surpeuplés, et, en même temps, dans le même quartier, qu'elles entretiennent des hôpitaux et sanatoriums palatiaux pour soigner les personnes rendues malades par ces conditions.»¹¹²

Et quand A. Rey aperçoit deux beaux gratte-ciel depuis Henry Street, une «rue typique de taudis peuplée d'enfants et de misère», la scène devenue insoutenable lui dévoile un lien de causalité ? :

«Il lui apparut alors, dit-il, qu'au milieu d'une telle misère et saleté là, à un jet de pierre seulement, se trouvait l'antithèse de tout cela, aussi bien que sa cause.»¹¹³

Un «professeur» des beaux-arts juge New York

La prestation de Rey à New York ne se limite pas aux conseils sur le danger de la spéculation foncière et sur l'aménagement de logements salubres. Sur invitation du *New York Times*, l'architecte effectue une visite de la ville en automobile, accompagné d'un journaliste et d'un dessinateur censés recueillir ses impressions livrées à

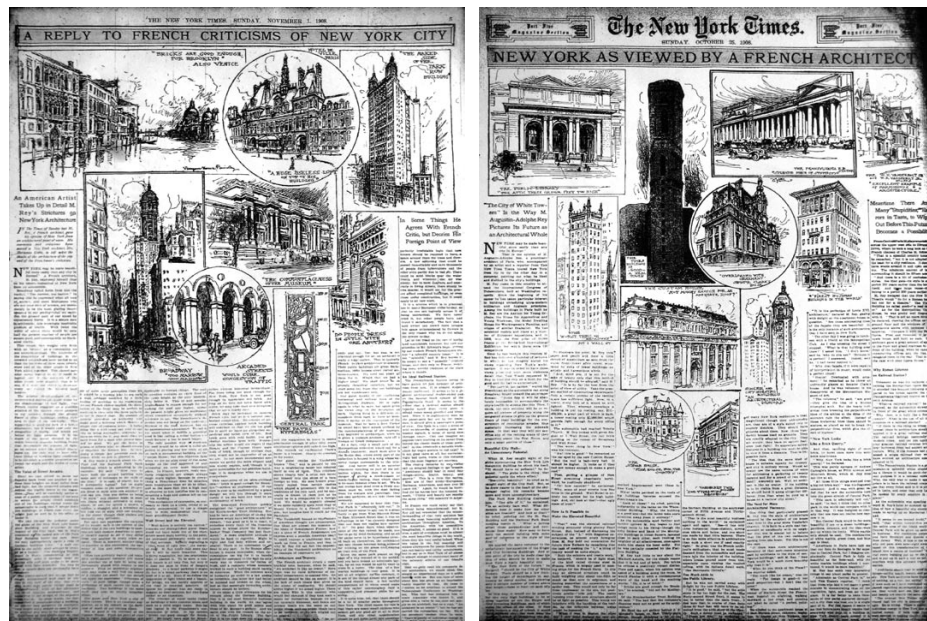
111. «New York as Seen by a Candid Critic», *The New York Times*, 12 octobre 1908, p. 7. Nous avons ajouté le terme 'tenements'.

112. *Ibid.*

113. *Ibid.*

New York face au juge parisien
— et la réplique, timide.

(NYT, 01/11/1908, p. SM5 ; 25/10/1908,
p. SM1.)



chaud. Pendant ce voyage, Rey observe à distance, quittant une seule fois la voiture. Le résultat de cette visite est annoncé dans un article non illustré proche de la «Une» du *New York Times* et publié en détail sur toute la première page de sa Magazine Section¹¹⁴. Pendant cette visite, considérée comme «une partie de chasse pour le bon et le mauvais dans l'architecture»¹¹⁵, Rey montre du doigt, lève ou descend le pouce, tout en énonçant quelques solutions aux problèmes aperçus. En résumé, ses commentaires portent aussi bien sur des détails (proportions, ornements et matériaux), sur la qualité architecturale de bâtiments entiers, sur Central Park que sur la disposition des tours dans le quartier des affaires autour de Broadway.

Globalement, le discours critique envers l'architecture et la ville l'emporte très largement. Sur les 35 commentaires rapportés, seulement sept sont positifs, six autres à la fois positifs et négatifs, et les 22 restants négatifs, sur un ton parfois moqueur. Il faut également noter que quatre des sept avis positifs sont probablement dus à la filiation française des édifices¹¹⁶. Si l'on considère un autre avis positif, sur le Times Building, comme une formule de politesse vis-à-vis de ses hôtes, il ne reste finalement que deux avis positifs sur des édifices de types réellement new-yorkais : le Knickerbocker Trust Building et le Gorham Building. La réaction enthousiaste de l'architecte français devant ce dernier est transmise avec grande satisfaction :

« «Ceci est le plus bel immeuble de bureaux dans le monde !» s'est-il exclamé plusieurs fois.»¹¹⁷

114. Pour le premier, cf. «New York As Viewed By A French Architect», *The New York Times*, 25 octobre 1908, p. SM1 ; pour le second, «Manhattan Architecture», *The New York Times*, 25 octobre 1908, p. 12.

115. «New York As Viewed...», *NYT*, *op. cit.*

116. Cela concerne : l'Hôtel-de-ville ; un immeuble d'appartements, «perfectionnement du style Louis XVI» ; le *chateau* des Vanderbilt et la maison voisine du même style.

117. «New York As Viewed...», *NYT*, *op. cit.*

Le discours négatif de Rey se développe de manière plus détaillée. Appuyés sur les seuls critères de beauté et d'*effectiveness* — signifiant, selon le cas, mise en scène ou qualité pittoresque —, les jugements exprimés rappellent une séance de correction en atelier à l'École des Beaux-arts ; ici l'ornement, là-bas le matériau, ailleurs encore les proportions, ou, tout simplement, la déclaration «hors sujet» concernant la Pennsylvania Station, le Metropolitan Opera House et le New York Theatre. La critique acerbe du Custom House de Gilbert — «pas assez d'argent pour un toit adéquat ?» — n'est pas dépourvue d'une certaine ironie¹¹⁸.

Par contre, toutes ces «erreurs architecturales» pèsent relativement peu face aux manquements qui constituent le vrai obstacle pour la beauté de New York. En effet, toutes les remarques d'ordre plus général étant négatives, on constate que, pour Rey, le problème réside bien dans l'image globale de la ville : absence de coordination entre bâtiments, juxtaposition malheureuse des tours et impossibilité de mise en scène dans des rues trop étroites, tout cela ne crée pas la beauté. Rey prononce le reproche habituel envers les architectes américains :

«Les architectes de New York n'ont pensé à rien, comme règle, si ce n'est à l'utilité.»¹¹⁹

Mais Rey agit également en donneur d'espoir, retournant habilement les causes mêmes des problèmes en qualité :

«[Le New-Yorkais moyen] est convaincu que sa ville est vouée à la laideur. Il a tort. Il y a plein d'énergie individuelle à New York et de l'argent en quantité illimitée. Si ces deux forces étaient consacrées à rendre la ville belle, New York surpasserait avec le temps les villes du Vieux monde.»¹²⁰

Le même «si» est appliqué à Central Park, cette fois-ci plus concrètement pour surpasser Paris :

«Des Américains à Paris m'ont dit que notre Bois de Boulogne était bien supérieur à Central Park. Central Park est tout aussi beau que le Bois — et, avec les bâtiments en marbre blanc que j'ai mentionnés, il serait plus beau.»¹²¹

Le discours d'Augustin Rey, lors de la visite motorisée de Manhattan, utilise plusieurs registres. D'abord, et même si l'analyse du texte peut pratiquement faire croire au contraire, il ne rejette pas ouvertement et globalement la ville. Pour la critique globale la plus directe — «New York est voué à la laideur» —, il se sert habilement des New-Yorkais eux-mêmes. Par ailleurs, il opère avec sévérité mais peut se montrer enthousiaste dans ses louanges. Ces 'nuances' lui donne de la crédibilité. Ensuite, se montre l'autorité du professeur venu de Paris, juge et gardien de la beauté, paternaliste dans sa façon à proposer des solutions, sans oublier les comparaisons avec Paris dont New York sort toujours «vaincu». Et, finalement, il exprime son «soutien» à un des

118. Rappelons que Gilbert avait gagné le concours du Custom House grâce à la collaboration d'étudiants français engagés dans son atelier.

119. «New York As Viewed...», *NYT, op. cit.*

120. *Ibid.*

121. *Ibid.*

désirs fondamentaux des New-Yorkais : surpasser les villes du Vieux Monde.

En réalité, A. Rey plonge le New-Yorkais dans un état paradoxal. Car, d'une part, les efforts les plus visibles et les plus symboliques, c'est-à-dire les édifices publics, sont des erreurs architecturales, et, d'autre part, la beauté, quand elle existe de façon «accidentelle», n'est pas perçue par les New-Yorkais. Ce n'est donc pas surprenant que les New-Yorkais ne croient pas à la possibilité d'embellir leur ville. Comment le pourraient-ils puisque, selon Rey, ils ne réussissent rien ?

L'apprentissage artistique des New-Yorkais, dans la production et dans l'observation architecturales, est donc déclaré insatisfaisant et reste à compléter. En attendant, le professeur assoit son autorité et donne quelques leçons.

Les deux articles résumant les activités de Rey à New York illustrent bien qu'il s'agit de deux exercices très différents dans lesquels A. Rey excelle. Il est capable, d'abord, de fustiger le gratte-ciel comme le pire ennemi et, ensuite, de déclarer pendant la visite qu'il ne s'agit que d'un problème de mise en scène. D'une part donneur de leçons de morale en tant qu'urbaniste, de l'autre, donneur de leçons d'art en tant qu'architecte.

Concernant les réactions new-yorkaises aux évocations de Rey — elles ne se font pas attendre —, notons qu'un article de l'*American Architect and Building News* exprime son agacement face à la façon dont Rey «indique avec complaisance les remèdes à appliquer»¹²². Un autre article, du *New York Times*, donne sur une page entière, accompagnée d'illustrations, la parole à un architecte new-yorkais répondant aux observations de l'architecte français. Le New-Yorkais, bien qu'en désaccord avec Rey sur de nombreux points, l'explique, voire l'excuse, par le «tempérament national» et la trop grande tendance du Français à confondre la situation parisienne avec celle de New York :

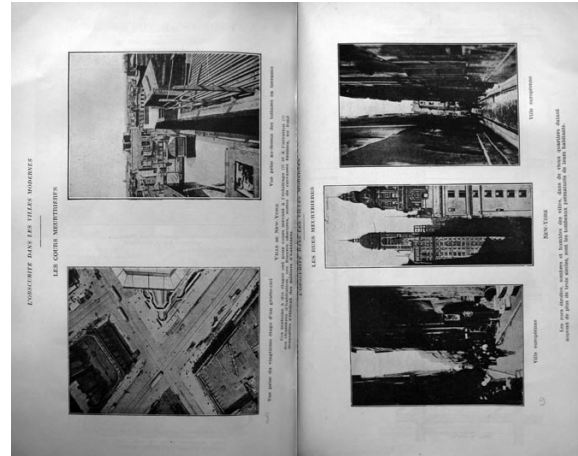
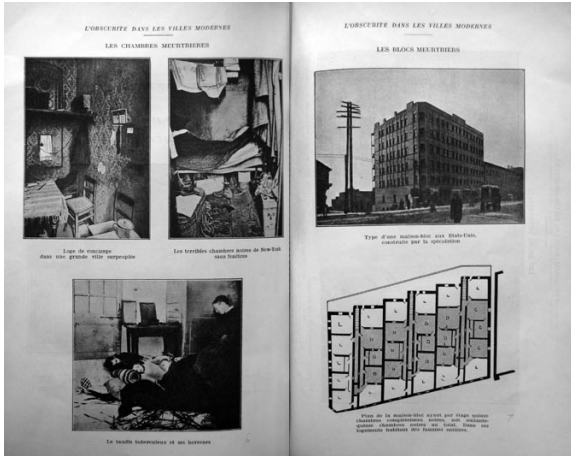
«La logique française n'est pas toujours applicable à des choses étrangères.»¹²³

Le rôle de New York dans la théorie de Rey

Rey n'hésite pas de se vanter plus tard de cette séance de professorat d'architecture et de composition urbaine. Par exemple, lors de sa conférence donnée en 1910 à l'International Town Planning Conference de Londres, titrée «Du développement et de l'extension des villes», il relate avec une satisfaction certaine la révélation que ses commentaires ont offerte aux New-Yorkais. Regrettant l'absence de «plans raisonnés» pour les villes, rendant difficile «de créer des monuments qui soient comme enchassés (sic ?) dans un ensemble proportionné et harmonieux», il note :

122. «In the Field of Art», *The American Architect and Building News*, 21 octobre 1908, p. 134.

123. «A Reply to French Criticisms of New York City», *The New York Times*, 1er novembre 1908, p. SM5.



De la chambre à la rue : pour
 Rey, New York est /a ville
 meurtrière.

(Rey, «La crise...», np.)

«On attaque, pour se couvrir, les travaux d'architecte. Certes, il a souvent oublié de se pénétrer des lignes environnantes, lorsqu'il a arrêté les lignes capitales de son monument.

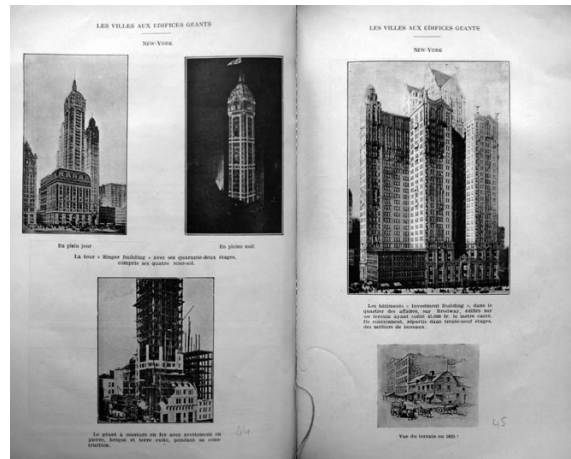
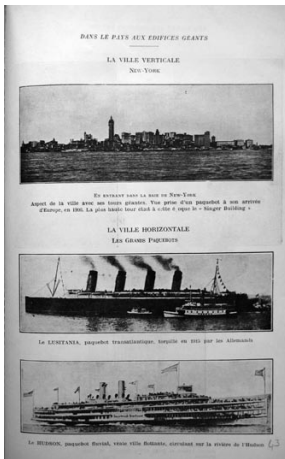
«Ceci me rappelle une curieuse erreur faite à New York et que je signalais il y a deux ans aux Américains par l'un des organes les plus importants de leur Presse. La Bibliothèque principale de la Ville de New York, monument dont le coût est de trente-cinq millions de francs, fut tout simplement mal planté dans le très beau terrain qui lui était consacré. Sa façade principale donne sur la Cinquième Avenue, l'Avenue du grand luxe de l'architecture Américaine, sur laquelle s'élèvent tant de monuments intéressants, dont quelques-uns même remarquables. Le terrain vaste, qui avait coûté une somme considérable, permettait l'établissement d'un grand square au devant. Au lieu de reculer l'édifice et de placer ce square comme cadre tout désigné de sa façade monumentale sur la Cinquième Avenue, on a placé le cadre par derrière sur une Avenue quelconque.

«A peine signalée au grand journal de New York, cette erreur fut immédiatement relevée de tous côtés comme monumentale et malheureusement irréparable.»¹²⁴

Pour Rey, le «souvenir» le plus important de l'expérience de New York se trouve cependant ailleurs et il le marquera pour longtemps. Il s'agit de la forme urbaine représentant pour lui l'illustration la plus extrême de l'organisation de la propriété du sol et de toutes ses conséquences. Ainsi, dans la conférence qu'il donne lors de l'International Town Planning Conference de Londres en 1910, l'architecte utilise New York comme contre-exemple par excellence :

«Les conditions d'existence de notre société moderne dans les villes sont basées sur une valeur le plus souvent fictive, donnée à son sol. [...]

124. Rey, A. Augustin, «Du développement et de l'extension des villes», in *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, pp. 272-273.



L'étrange fascination de Rey pour son ennemi numéro un.

(Rey, «La crise...», np.)

«Y a-t-il une excuse valable à ce phénomène économique qui consiste à enrichir un très petit nombre au détriment de l'intérêt urbain ? C'est à cette spéculation qu'est en effet due l'impossibilité d'arriver sans dépenses colossales à l'assainissement des vieux quartiers de nos anciennes cités.

«Le cottage anglais est fait de l'absence de la grande spéculation sur le sol. Et c'est une des gloires nationales de l'Angleterre. La maison à cinquante-deux étages de New York est basée au contraire sur la spéculation absolument folle dont le sol est l'objet. Et malgré le problème de construction admirable résolu, c'est une des hontes économiques des États-Unis. [...]

«Pour toute civilisation qui place au premier rang la santé publique et non la fortune de quelques-uns, aucune hésitation n'est possible [à prendre parti dans cette lutte magistrale que se livrent ces deux armées opposées].»¹²⁵

Déjà pendant sa conférence new-yorkaise de 1908, «pour appuyer ses arguments», Rey fait la projection de «vues de taudis de plusieurs grandes villes du monde» entre autres, pour l'Amérique, Washington, Philadelphie et New York¹²⁶. Sa conférence donnée au deuxième Congrès de l'Habitation, organisé en mars 1920 à Lyon, permet d'en prendre connaissance. En effet, dans le compte rendu, on peut lire que «M. Rey projette une collection complète [de vues] de taudis et d'horreurs pris[es] dans la plupart des pays d'Europe et d'Amérique»¹²⁷. Or, apparemment jugées les plus pertinentes, seules les vues de New York y figurent sur des planches insérées¹²⁸. New York y paraît deux fois, placé de part et d'autre de la partie centrale dédiée aux projets et propositions de Rey pour des logements salubres¹²⁹. La première fois, après cinq planches titrées

125. *Ibid.*, p. 267.

126. «New York as Seen...», *NYT*, *op. cit.*, p. 7.

127. Rey, Augustin, «La crise de l'habitation française. L'angoisse actuelle — La tâche immense — Les éléments primordiaux de l'habitation salubre de demain», in Ville de Lyon, *Deuxième Congrès de l'habitation du 10 au 14 mars 1920. Compte rendu des travaux*, Lyon, Imprimerie Noirclerc & Fenetrier, 1920, pp. 458-468. Planches non paginées insérées après la page 463.

128. Alors que seule la vue new-yorkaise prise depuis la baie est datée («1906») — l'absence du Woolworth Building permet de le confirmer —, nous n'avons pas de garantie que les autres vues soient celles que Rey montre en 1908. Or, le fait que Rey montre plusieurs fois le Singer Building, et aussi le City Investing Building, les deux livrés juste avant son séjour de 1908 et donc sujets principaux de discussion, peut être interprété comme un fort indice allant dans ce sens.

129. En tout cas, seul New York est nommé dans les légendes des images.

«Nos villes modernes» qui montrent des vues aériennes de places et de monuments de Paris et de Lyon, New York apparaît sur quatre planches titrées «L'obscurité dans les villes modernes». Le thème de chacune de ces quatre planches expriment le danger mortel que cette ville représente à toutes les échelles : «Les chambres meurtrières», «Les blocs meurtriers», «Les cours meurtrières» et «Les rues meurtrières», ce dernier thème montre une rue étroite de New York à côté de deux rues étroites européennes. Pour ne citer que la légende de la troisième planche, «Les cours meurtrières», Rey note :

«Ville de New-York — Ces maisons à dix étages ont pour cours servant à l'éclairage (?) et à l'aération (?) des chambres d'habitation, ces fissures obscures, sortes de crevasses béantes, au fond desquelles s'étiolent des milliers d'habitants.»¹³⁰

A la suite, Rey montre 31 (!) planches illustrant ses propres idées et deux planches sur les «Principes scientifiques d'orientation de l'éclairage rationnel des habitations», informant sur les chiffres de quatre villes européennes puis cinq villes américaines.

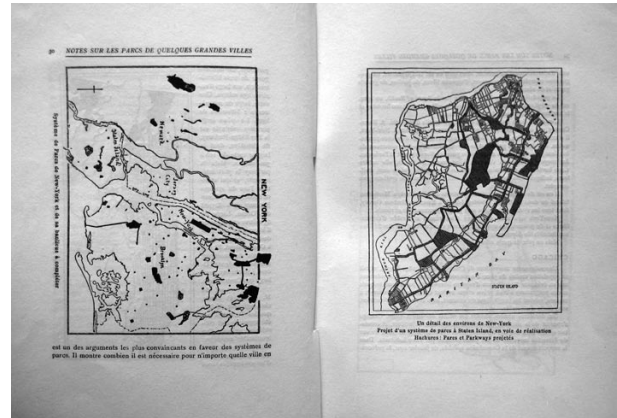
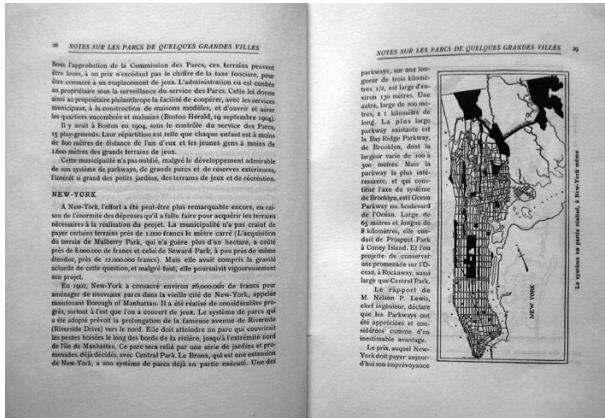
Pour la deuxième fois, New York re-apparaît sur les trois planches suivantes, avec plusieurs vues de l'ennemi numéro un, le gratte-ciel, montré dans deux types de vues habituelles : depuis la baie d'une part et dans une vue idéalisée d'autre part. Ces trois planches comportent plusieurs messages. La première associe la vue panoramique de New York, «ville verticale», aux vues de deux paquebots, «ville horizontale». La planche du milieu, montrant le Singer Building de jour, de nuit et en chantier, suggère une admiration des gratte-ciel. Finalement, seule la dernière planche porte implicitement une critique : elle oppose le City Investing Building aux constructions modestes occupant le même site en 1825, illustrant ainsi la «spéculation absolument folle» évoquée par Rey.

D'autres professionnels parisiens en quête d'enseignements

L'exemple de deux paysagistes employés des services de la Ville de Paris, Jean-Claude-Nicolas Forestier et Jules Vacherot (1870-?), montre que d'autres emplois de New York comme référence se font au même moment, mais avec des objectifs parfois opposés à ceux de Rey. Tous les deux y cherchent, à l'instar des ingénieurs avant eux, des enseignements concrets pour aider la réflexion sur Paris.

Chez Forestier, inspecteur des Eaux et Forêts et conservateur des Promenades de Paris, cette observation se manifeste dans son célèbre ouvrage *Grandes villes et systèmes de parcs*, rédigé fin 1905 mais publié trois ans

130. Rey, «*La crise...*», *op. cit.*, planche non paginée, titrée «L'obscurité dans les villes modernes — Les cours meurtrières». Parenthèses dans l'original.



New York, référence principale de Forestier pour l'extension de Paris.

(Forestier, *Grandes villes...*, pp. 28-29 ; pp. 30-31.)

plus tard¹³¹. Le but de son étude est d'attirer l'attention sur l'expansion non organisée de Paris et de proposer, avec les «systèmes de parcs», un «programme d'ensemble et un plan spécial des espaces libres intérieurs et extérieurs pour le présent et l'avenir»¹³². Pour les municipalités, la clef de ce «système», et en même temps son obstacle principal, est la possibilité d'acquérir à l'avance des terrains nécessaires aux parcs et à leur liaison. Afin d'exposer son idée, Forestier s'arrête d'abord sur l'origine et sur la définition des «systèmes». Dans ce contexte, il loue le plan de Washington DC, établi par L'Enfant qui «a su réserver de tous côtés des terrains libres pour des places et des jardins publics»¹³³. Ce plan constitue d'ailleurs le seul point de convergence entre Forestier et Rey concernant l'emploi de l'Amérique en tant que référence. Rey y voit «une œuvre française célèbre», «caractérisée par une recherche systématique de l'orientation, qui devait avoir une si grande influence sur la formation des grandes villes américaines»¹³⁴.

Le cœur du livre de Forestier, occupant près de la moitié des pages, est consacré aux «Notes sur les parcs de quelques grandes villes». Il s'agit, dans l'ordre, de cinq villes américaines : Boston, New York, Chicago, Baltimore et Harrisburg ; puis trois européennes : Vienne, Cologne et Londres. Alors que Boston est la première ville «où l'idée d'un système de parcs fut émise, en 1891»¹³⁵, «l'effort [à New-York] a été peut-être plus remarquable encore, en raison de l'énormité des dépenses qu'il a fallu faire pour acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet»¹³⁶. Ainsi, la ville de la spéculation «absolument folle» (Rey) utilise en réalité déjà une partie de sa richesse pour installer, comme le dit Forestier, des «éléments d'opposition au désordre

131. Forestier, J. C. N., *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1908.

132. Forestier, *Grandes villes...*, *op. cit.*, p. 14.

133. *Ibid.*, p. 10. Pour information, signalons que les deux cartes de Washington figurent, dans l'édition originale, sur les pages 12 et 13, et non pas, comme le suggère la re-édition de 1997, l'une dans le paragraphe sur Washington et l'autre, à l'autre bout du livre, dans le paragraphe sur Paris.

134. Rey, «*La crise...*», *op. cit.*, légende de la planche non paginée, titrée «La science des plans des villes — La capitale Washington».

135. Forestier, *Grandes villes...*, *op. cit.*, p.25.

136. *Ibid.*, p. 28.



(NYT, 15/09/1908, p. SM5)

lié à la spéculation». Forestier explique que New York «sera [...] environné d'un réseau admirable d'espaces libres et de promenades après avoir craint un moment d'être étouffé dans son formidable développement». Pour étayer la pertinence de l'effort, il cite l'ingénieur en chef de New York, Nelson P. Lewis qui «déclare que les Parkways ont été appréciés et considérés comme d'un inestimable avantage». Le Riverside Drive dans Manhattan, un élément du système, semble déjà bien connu car Forestier le nomme «la fameuse avenue de Riverside»¹³⁷. Peut-être cela fait-il référence à la présentation du plan de cette partie de Manhattan, en 1900, lors de l'exposition universelle à Paris ? Quoi qu'il en soit, New York est la seule ville de référence dont Forestier montre trois cartes dans son livre. Du moins graphiquement, cela confère à New York le rôle de référence principale pour Paris.

Forestier ne fonctionne pas, comme disent les critiques sur Rey, selon la «seule logique française». Il considère les Américains d'égal en égal. En tout cas, il n'hésite pas, quand il s'agit de Paris, de les citer pour mettre en cause la stagnation dans l'évolution de la capitale française :

«Nous croyons trop être arrivés à la Cité parfaite. Paris a été si souvent donné comme exemple, par des étrangers qui n'en avaient vu que les beaux quartiers, que nous finissons par nous endormir et que nous ne nous apercevons pas que l'afflux continue, que les constructions augmentent sans cesse. [...]

«Certains américains (sic) disent de Paris qu'elle est une « finished City », une ville finie. Cela peut s'entendre de deux façons, et je crois bien qu'ils l'entendent ainsi : une ville terminée et parfaite, objet d'art où la main de l'ouvrier ne peut plus rien ciseler ni ajouter, ou bien, ville finie qui après avoir atteint son apogée ne peut plus que décliner. Somme toute, les deux manières de comprendre reviennent au même. La Ville qui s'arrête est une ville qui commence à mourir ; pour vivre, il faut se développer.»¹³⁸

137. *Ibid.*

138. *Ibid.*, p. 49.

Il n'existe pas, à ce jour, de preuve d'un voyage de Forestier aux États-Unis¹³⁹. En revanche, il est certain que Jules Vacherot, vice-président de la Société nationale d'horticulture de France et paysagiste en chef de la Ville de Paris, s'y rend à plusieurs reprises, depuis au moins 1904¹⁴⁰. A l'automne 1907, il séjourne pendant deux mois à New York, d'une part pour travailler sur des commandes communes avec des paysagistes new-yorkais, Burney & Holbrook, et, d'autre part, pour «étudier de manière approfondie» les parcs de la ville en vue d'une «utilité pour Paris».

Interrogé par le *New York Times* sur ses idées d'amélioration de Central Park, Vacherot fait d'abord preuve d'une retenue inconnue à Rey l'année suivante ; tant que la Ville de New York ne l'interroge pas officiellement sur ce sujet, le paysagiste refuse de faire quelques propositions que ce soit. En revanche, une semaine plus tard, il se livre non seulement à des impressions plus générales mais répond aussi aux questions sur ses propositions, peut-être flatté par la perspective de voir publier son portrait en grand dans le journal¹⁴¹.

Son impression générale de la ville est très positive :

««La première vue de votre ville depuis le bateau, quand il passe devant la longue rangée de merveilleux bâtiments, est extraordinaire dans sa beauté unique. Je l'appellerais belle et pittoresque. Comment peut-on sérieusement décrire une telle image comme laide ? C'est une des vues les plus caractéristiques que j'ai jamais vue. Il n'y en a point d'autre dans le monde entier».»¹⁴²

Vacherot continue sur les gratte-ciel, se permettant quelques leçons sur la façon dont l'affectation et la hauteur des constructions devraient être organisées :

««J'admire vos hauts immeubles pour eux-mêmes. Bien placés, ils sont beaux et certainement très utiles. La seule critique que je ferais c'est qu'il y en a trop. Pourquoi ne pas réserver la partie basse de la ville, le quartier des affaires, pour de tels immeubles ? Votre ville serait bien plus agréable et mieux équilibrée dans sa construction. Laissez la partie haute de la ville pour les habitations. Ainsi, il serait plus simple d'embellir votre ville. D'ailleurs, il devrait avoir de la variété dans votre architecture. Vos immeubles d'habitation ressemblent souvent à des immeubles de bureaux. «Il devrait y avoir une règle limitant la hauteur des immeubles résidentiels. Cela ne serait pas possible dans la partie bondée de la ville basse où il est nécessaire de monter dans les airs afin de gagner assez de place pour les affaires».»¹⁴³

139. En tout cas, un tel voyage ne figure pas dans les notices biographiques ni dans les «Repères chronologiques» publiés dans Forestier, Jean Claude Nicolas, *Grandes Villes et systèmes de parcs. Suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, présentation par Bénédicte Leclerc et Salvador Tarragò i Cid, Paris, Institut français d'architecture/Ed. Norma, 1997. Il est cependant noté qu'en 1901, Forestier eut les «premiers échanges avec les États-Unis lors du voyage à Paris de la Commission sénatoriale de Washington» (p. 31).

140. Ceci est indiqué dans «Paris's Gardener Likes Central Park», *The New York Times*, 9 septembre 1907, p. 6.

141. «What A Frenchman Thinks of New York City», *The New York Times*, 15 septembre 1908, p. SM5.

142. *Ibid.*

143. *Ibid.*

Puis il se concentre sur son sujet d'expertise :

« Le premier besoin de New York sont des arbres pour l'ombrage. Pourquoi ? Toutes les autres villes éminentes sont fières de leur arbres, et il y a des rues devenues célèbres uniquement grâce à la beauté qui en résulte. Je vais vous dire franchement que l'absence d'arbres m'a très désagréablement impressionné. Vous en avez besoin plus que d'autres villes. Ils sont nécessaires pour se protéger du temps tout comme pour l'ornementation. Les hautes et droites lignes rugueuses de vos immeubles seraient grandement adoucies par l'usage d'arbres. Vos rues seraient débarrassées d'une certaine apparence monotone qui doit frapper l'œil des visiteurs. Oui, c'est ce dont New York a le plus besoin — d'arbres. »¹⁴⁴

144. *Ibid.*

L'impossible ultra-modernité de Paris

X.1

Gratte-ciel pour Paris : nécessaire ou inéluctable ? (1894-1897)

Le paysage urbain des grandes villes américaines à Paris : les débuts

Pour la problématique de cette thèse, il n'est pas primordial d'analyser en détail les observations françaises faites sur les hautes maisons du point de vue architectural, c'est-à-dire sous l'angle de la structure, de la gestion des flux techniques etc. En revanche, nous nous intéressons en détail à deux autres aspects : à la dimension urbaine des hautes maisons américaines et new-yorkaises d'une part, et, d'autre part, à la relation qui existent, dans un sens large, entre les hautes maisons et Paris. Pour cela, nous utilisons ici les éléments des trois revues françaises présentées comme toile de fonds sur laquelle viennent se greffer des éléments d'autres sources. Ils complètent ce récit de l'histoire du paysage urbain américain et surtout new-yorkais vu par et pour Paris.

Aucune mission française spécifique n'est chargée d'étudier l'éventuelle utilité des hautes maisons pour Paris. Néanmoins, dès 1891, ce besoin est exprimé, dans un article de *La Construction moderne* dont nous citons le début :

«La caractéristique des constructions américaines est sans contredit la hauteur des édifices privés, dont le nombre d'étages dépasse fréquemment la douzaine. Nous avons eu plusieurs fois l'occasion de parler de ces hautes maisons ; nous y revenons encore, car le sujet est vraiment intéressant, et peut devenir un type à étudier en France, si les règlements de voirie se relâchent un jour de leur sévérité. Ce serait en effet une solution avantageuse, en raison de la cherté du terrain dans les villes, que de pouvoir construire des bâtiments d'une grande élévation, à la condition, bien entendu, de se conformer aux lois de l'hygiène qui veulent faire pénétrer partout l'air et la lumière. Dans ces conditions, les rues devraient avoir une très grande largeur, ou bien il faudrait n'élever ces maisons que de distance en distance.»¹

D'autres avis sur la pertinence ou non d'élever les hautes maisons à Paris sont publiés, en France, au retour des architectes délégués ou rapporteurs français de la World's Fair de Chicago. Les récits de Maurice Yvon

1. «Les hautes maisons américaines», *La Construction moderne*, 14 novembre 1891, p. 69.

(1857-1911), d'Adolphe Bocage (1860-1927) et de Jacques Hermant sont diffusés publiquement sous forme d'une conférence commune, organisée en mai 1894 par la Société centrale des architectes français². Publiées par la suite dans *L'Architecture*, les récits de Bocage et d'Hermant sur l'architecture américaine moderne, notamment à Chicago, nous intéressent plus particulièrement³. A propos des «énormes massifs en briques d'une soixantaine de mètres de haut», Hermant note :

«Il va de soi qu'une certaine quantité de masses aussi lourdes, jetées un peu partout sur une espace en somme assez restreint, ne sont pas sans attrister profondément une ville. Leur rapprochement enlève aux parties basses tout espoir de recevoir jamais les rayons du soleil et transforme les rues qui n'ont pas au moins vingt mètres de largeur en de véritables cloaques, qui rappellent, à s'y méprendre, certaines rues du vieux Paris.»⁴

En revanche, et même si, pour Hermant, «la supériorité artistique de la France s'est plus que jamais affirmée à l'Exposition de Chicago», le Schiller Theatre de Louis Sullivan (1856-1924) montre que «l'artiste américain s'émancipe» et que «l'Amérique», grâce à sa volonté de ne rien devoir qu'à elle-même, saura promptement dégager sa formule :

«Les Européens, étonnés, seront obligés d'aller chercher au delà de l'Atlantique cette expression nouvelle, répondant aux besoins nouveaux, que nous poursuivons tous avec tant de passion et à laquelle nous n'arrivons pas, paralysés comme nous le sommes par les traditions d'École et la manie de la collection, du bric-à-bric et des redites.»⁵

Des hautes maisons pour le centre de Paris

Quant à Bocage, il va plus loin qu'Hermant. Pour lui, il ne s'agit pas seulement d'aller chercher «cette expression nouvelle». Après avoir présenté le fonctionnement type des «*sky-scrapers*», le déplacement des maisons, les hôtels, les maisons, l'enseignement et l'organisation de sa profession, il termine sa conférence avec un appel, bien plus explicite que celui de l'auteur anonyme de *La Construction moderne* de 1891, à s'inspirer pour Paris des idées américaines :

«Si j'osais, en présence d'un public aussi autorisé, en tirer moi-même une conclusion, je dirais que, sans abandonner les traditions de notre art national, [...] nous aurions tout profit à suivre les efforts méritoires et à nous approprier les résultats très réels acquis par ce peuple neuf, vigoureux, affranchi de toute servitude et de tous préjugés, assez hardi et aussi assez riche pour se permettre des expériences dont le résultat lui a d'ailleurs très souvent donné raison.

2. L'annonce en est faite dans *L'Architecture* du 28 avril 1894. Maurice Yvon est Architecte des colonies françaises, des pays de protectorat et de l'Algérie à l'Exposition universelle de Chicago et Commissaire-rapporteur de la Section d'Ethnographie et de Géographie. Adolphe Bocage est délégué de la Société centrale des architectes français au Congrès international des architectes à Chicago et chargé d'une mission aux États-Unis par le ministre de l'instruction publique et des beaux-arts. Jacques Hermant est Architecte des Comités français à l'Exposition de Chicago et Commissaire-rapporteur pour l'Architecture. Cf. la publication de leur conférence respective dans *L'Architecture*.

3. Pour information, Jacques Hermant publie en 1893 un rapport de 38 pages. Cf. «L'art à l'exposition de Chicago», *La Gazette des Beaux-Arts*, septembre, novembre et décembre 1893, pp. 237-253, pp. 416-425, pp. 441-461.

4. Hermant, Jacques, «L'architecture aux États-Unis et à l'Exposition universelle de Chicago — L'Architecture en Amérique et à la World's Fair», *L'Architecture*, 20 octobre 1894, p. 343.

5. *Ibid.*, p. 342.

«Ainsi, devons-nous admirer [...] des maisons d'une si grande hauteur, d'un aménagement intérieur si pratique, résolvant le grand problème de la stabilité unie à l'économie et à la légèreté [...].

«Le principe sur lequel ils s'appuyaient, c'est-à-dire la rapidité des communications dans le sens vertical, ne pourrait-il pas inspirer chez nous des essais dans le même sens, au moins dans le quartier des affaires ?

«Au risque d'encourir le reproche d'utopie, j'ose entrevoir l'application, même à l'habitation bourgeoise, d'un système de *sky-scrapers* d'une hauteur « raisonnable » et placés de loin en loin, sur nos grandes voies, comme des monuments modernes.

«Parmi ceux d'entre nous que leurs occupations retiennent au centre de la ville, ne s'en trouverait-il pas qui seraient heureux d'élire domicile sur nos grands boulevards, à cinquante mètres du bruit et de la poussière de la rue, pour jouir du magnifique panorama de la ville et de ses environs, et respirer un air pur ?

«Et pendant les grandes chaleurs, nos boulevardiers ne préféreraient-ils pas aux terrasses des cafés les toits de ces maisons, disposées en élégants jardins où ils trouveraient la fraîcheur et le calme ?»⁶

Placer ponctuellement des *sky-scrapers* sur les boulevards de Paris permet de s'éloigner du bruit et de la poussière des boulevards, de profiter de l'air pur et d'une vue panoramique, de trouver le calme et la fraîcheur sur un toit-jardin, en produisant des monuments modernes pour la capitale : dans les idées de Bocage, on trouve un nombre non négligeable d'éléments des futurs discours sur la ville moderne, les gratte-ciel et sur le centre de Paris.

L'idée de Bocage trouve un écho dans *Les Sky Scratchers ou les hautes maisons américaines*, petit livre publié en 1896 par Auguste Fabre (1833-1923), auteur d'ouvrages de vulgarisation⁷. Dans ce fascicule non illustré de 31 pages, dans lequel il évalue les conséquences de ce type de constructions sur la vie urbaine, la propriété, le fonctionnement etc, Fabre voit dans les hautes maisons un moyen d'intensifier la vie publique parisienne :

«C'est aux belles et grandes maisons, hautes relativement, que nos boulevards parisiens doivent leur aspect magnifique, leur richesse, et l'activité de leur circulation ; mais quelle activité et quelle splendeur ne présenteraient pas de larges avenues bordées de *sky scratchers* s'élevant à vingt étages.

«Vingt étages habités logeraient une population quatre fois plus considérable et la vie dans la rue augmenterait dans les mêmes proportions.»⁸

Contrairement à Bocage, Fabre prévoit cependant la nécessité de reconstruire entièrement le centre de Paris :

«Évidemment, il faudrait élargir les voies, reculer les maisons à l'autre bord de larges trottoirs, ce qui diminuerait

6. Bocage, Adolphe, «L'architecture aux États-Unis et à l'Exposition universelle de Chicago — La Maison moderne et la Situation de l'architecte aux États-Unis», *L'Architecture*, 13 octobre 1894, pp. 338-339.

7. La liste des publications d'Auguste Fabre inclut : *Deux épisodes de la vie de Robert Owen* (1894), *La Concurrence asiatique et l'avenir des ouvriers européens* (1896), *Robert Owen : un socialiste pratique* (1896), *Les «Trusts» et les «industrial combinations»* (1903), *Un ingénieur social : Jean-Edme Leclair* (1906), *La Société coopérative suisse de consommation à Genève* (1910).

8. Fabre, Auguste, *Les Sky Scratchers ou les hautes maisons américaines*, collection Bibliothèque du journal *L'Émancipation*, Nîmes, Bureaux de l'Émancipation, 1896, p. 14.

le bruit des voitures et la trépidation des lourds camions, au grand avantage des habitants ; cela modifierait aussi l'aspect de nos grandes villes, et le Paris d'aujourd'hui pourrait bien paraître à nos descendants une capitale de Lilliput.»⁹

A la même époque, l'idée d'édifier de hautes maisons au centre de Paris existe également dans *La Construction moderne*. En revanche, elle n'est pas tant préconisée mais considérée comme une forte éventualité. C'est pour cette raison l'auteur (anonyme) résume longuement la «brochure» *The Modern Office Building* de l'auteur américain Barr Ferree (1862-1924)¹⁰ :

«Cette brochure analyse ces hauts édifices, divisés en bureaux, dont le journal a souvent reproduit des ensembles, et, à ce titre, elle est doublement intéressante ; d'abord, parce que l'ossature et les détails de construction de ces maisons colossales ne sont pas connus, ensuite parce qu'il y a de bonnes idées à y prendre pour le jour où il faudra construire à Paris, dans les quartiers du centre, des immeubles pareillement agencés, sinon moins hauts.»¹¹

Liberté de faire et liberté de tout faire : le débat esthétique

Il est important de noter que Bocage, dans son article de 1894 cité auparavant, préconise les hautes maisons américaines pour améliorer également l'esthétique de Paris :

«C'est avec une timidité toute française que je livre cette idée à vos méditations, sachant que les règlements de notre voirie tutélaire la reléguera longtemps encore dans le domaine de la fantaisie.

«Mais, si j'osais espérer que la réglementation se départit quelque peu de sa rigueur, je l'implorerais surtout au profit du pittoresque, en lui faisant valoir les heureux effets obtenus par les Américains sous leur régime de liberté.»¹²

Dans un article du *Le Génie Civil* sur les hautes maisons américaines publiées à peu près au même moment, on trouve aussi des accusations similaires de la «rigueur» du règlement parisien. L'auteur, ne voulant pas «aller jusqu'à demander à nos services de voirie de nous permettre d'édifier de semblables colosses», note néanmoins, dans un texte très détaillé et amplement illustré sur les «maisons géantes» :

«[Peut-être] pouvons nous exprimer simplement le regret, en terminant, que l'abus de la réglementation vienne entraver trop souvent, en France, l'essor de l'initiative individuelle que nous voyons se développer librement de l'autre côté de l'Atlantique.»¹³

9. *Ibid.*

10. *La Construction moderne* indique en bas de page que Barr Ferree, historien de l'architecture, est déjà connu en France pour avoir publié *The Chronology of the Cathedral Churches of France* (1894). Signalons, à titre d'information, que Ferree publie, également en 1894, un article intitulé «The High Building and its Art» dans *Scribner's Magazine* et, en 1904, «The Art of the High Building» dans *The Architectural Record*.

11. Nodet, H., «The Modern Office Building — Le moderne bâtiment à bureaux», *La Construction moderne*, 20 février 1897, p. 242.

12. Bocage, «L'architecture aux États-Unis...», *L'Architecture*, *op. cit.*, p. 339.

13. Bernard, «Les maisons géantes...», *Le Génie Civil*, *op. cit.*, p. 266.

Fabre, en 1896, bien conscient des objections envers les hautes maisons, considère pourtant comme «tyrannique» une municipalité «prenant des arrêtés pour limiter la hauteur des *sky scratchers* qui s'élèvent en façade des places, des larges avenues, ou en ceinture des parcs»¹⁴ :

«Le public a avantage à ce que l'on puisse construire de hautes maisons, partout où l'air et le jour arrivent en abondance et c'est simplement le respect de ces deux conditions que les municipalités doivent assurer ; agir autrement serait folie.»¹⁵

Et quand *La Construction moderne* relate en 1897 les très vives critiques, ou plutôt le «réquisitoire», de E.-C. Gardner (1836-1915) paru dans *The Engineering Magazine* de New York à propos de l'architecture des villes en Amérique, l'auteur du résumé, signé «un architecte français», note :

«Cependant nous croyons, de l'avis de quelques-uns de nos confrères français ou étrangers qui ont visité récemment l'Amérique du Nord, que ce tableau de l'Architecture des rues dans les grandes villes d'Amérique est trop poussé au noir et que, de l'autre côté de l'Atlantique comme de celui-ci, les critiques croient souvent devoir frapper plus fort plutôt que toujours frapper juste.»¹⁶

Dans cette défense relative de l'architecture urbaine américaine, ainsi que dans les appels pour la liberté réglementaire à l'américaine et pour un effet plus pittoresque de la ville, il est difficile de ne pas voir planer l'ombre du débat parisien, provoqué par le rejet de la pratique haussmannienne en vue d'une expression plus individuelle et plus variée de l'architecture. A ce propos, François Loyer note dans son étude de référence sur Paris que «l'idéal urbain nouveau repose sur l'individualité des façades, recherche leur concurrence pour aboutir à une image urbaine multiple et diffuse, et s'interdit tout consensus pouvant soumettre l'expression particulière à la règle commune»¹⁷. «Individualité», «concurrence», «multiplicité», «expression particulière» — et il faudrait ajouter «couleur» — : ces termes pourraient parfaitement servir à décrire certains quartiers new-yorkais, quartiers rejetés, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie de cette thèse, par les architectes New-Yorkais eux-mêmes en quête de l'idéal haussmannien.

Par sa «Petite enquête sur l'architecture moderne», lancée en 1895 auprès de quelques-uns de ses amis non architectes, Frantz Jourdain (1847-1935), architecte et propagateur de «l'art nouveau», provoque dans le milieu des architectes un débat qui montre que le lien entre l'Amérique et sa production architecturale est

14. Fabre, *Les Sky Scratchers...*, *op. cit.*, p. 13.

15. *Ibid.*, p. 14.

16. [Un architecte français], «Une critique américaine de l'architecture des villes en Amérique», *La Construction moderne*, 20 novembre 1897, p. 86.

17. Loyer, François, *Paris XIXe siècle, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1994, p. 401. Dans cette étude, Loyer conte, entre autre, l'évolution des styles des immeubles parisiens en cette fin du dix-neuvième siècle (pp. 376-406).

cependant loin de recueillir une approbation générale. Après la fin de la «Petite Enquête», *L'Architecture* se fait écho du «Sentiment des architectes» en publiant un certain nombre de lettres reçues par des confrères. Brièvement, on peut dire qu'ils refusent d'accepter l'accusation, ou plutôt le «jugement» de non originalité et de dégénérescence de l'architecture, certains reprochant aux «éminents littérateurs» de juger un art dont ils n'ont que peu de connaissance. Dans la première lettre, Alfred Vaudoyer (1846-1917) note que sous prétexte de liberté, la «nouveauté» mène à de «l'étrangeté» :

«Sous prétexte d'art nouveau, les fameux novateurs vont chercher leurs inspirations au Japon, en Angleterre, aux quatre coins du monde, démarquant, contrefaisant les époques. C'est une cacophonie de tous les styles, et, quant à l'enseignement à en retirer, je ne vois que confusion, anarchie et pour devise *Liberté de tout faire !* à condition de hurler plus fort que le voisin.»¹⁸

Vaudoyer fait l'évocation concrète des États-Unis dans un paragraphe où il exprime une crainte concernant l'art de demain :

«[La production mécanique des œuvres] me paraît tenir à une révolution économique qui devait avoir son retentissement fatal sur les arts somptuaires. Nous sommes dans le règne de l'ARGENT. Mais qui en a beaucoup aujourd'hui n'en a plus demain. La fièvre des affaires nous a pris. On vit trop vite et sans repos, sans quiétude. Les personnalités s'effacent pour s'engloutir dans un nivellement général des hommes et des choses. [...] Les aristocraties intellectuelles disparaissent, et nos modèles, notre idéal, seront bientôt, si rien ne s'élève contre, les villes naissant en une nuit de l'Amérique, avec leur cortège de dollars innombrables, et le Veau d'or sera notre dieu.»¹⁹

Dans la deuxième lettre publiée, E. Trilhe (1828-1902) défend la qualité de la production contemporaine en France. Il implore :

«Cessons de geindre, et que surtout le dieu du goût nous garde des lamentables constructions de San Francisco et de Chicago.»²⁰

Alors que ces critiques ne permettent pas de savoir si les hautes maisons sont concrètement visées, il est clair que la question de la liberté architecturale, du point de vue de la hauteur, de la volumétrie et du style, divisent le milieu architectural parisien et que le paysage varié des villes américaines, pris ensemble avec des influences stylistiques des maisons de Bruxelles, de Londres et de Vienne, sert de modèle de liberté pour les uns tout en étant visé par les autres²¹.

18. Vaudoyer, A., «L'enquête sur l'architecture moderne», *L'Architecture*, 11 janvier 1896, p. 11. Italique dans l'original.

19. *Ibid.*, p. 12. Mot en majuscules dans l'original.

20. Trilhe, E., «L'enquête sur l'architecture moderne», *L'architecture*, 11 janvier 1896, p. 13.

21. La référence des villes européennes se trouve dans Bouvard, Joseph-Antoine ; Jourdan, Gustave (sous la dir. de), *Documents relatifs à la révision des décrets : (1) du 22 juillet 1882 sur les saillies permises dans la Ville de Paris; (2) du 23 juillet 1884 sur la hauteur des maisons, des combles et les lucarnes dans la Ville de Paris*, Paris, Chaix, 1900, p. 159. Aussi complète que soit l'étude de Loyer dans la description des faits stylistiques et réglementaires, on peut néanmoins regretter qu'elle délaisse totalement le rôle des cultures urbaines étrangères.

L'impossible ultra-modernité de Paris

X.2

Gratte-ciel pour Paris : réels ou imaginaires ? (1902-1913)

Le règlement urbain de 1902 et après : Paris gratte-ciel tout de suite ou plus tard ?

C'est dans cette ambiance que l'architecte Louis Bonnier, responsable du service de voirie à la Ville de Paris et rapporteur de la sous-commission technique de révision du décret de 1882, œuvre, avec le soutien d'une majorité des architectes et de l'opinion publique, depuis au moins 1897 pour un règlement plus permissif²². Ce règlement est adopté par décret du 13 août 1902. Trois dispositifs nouveaux le caractérise : un volume de comble plus important, la possibilité de saillies construites en pierre au-dessus du domaine public et, plus généralement, une très grande liberté formelle de la façade et de la toiture, notamment aux angles des voies²³.

Bonnier pense que les hautes maisons à l'américaine sont trop éloignées de la pratique architecturale parisienne pour s'en servir comme modèle²⁴. Cela est confirmé dans un article de *L'Illustration* de 1905 où, dans un passage cité précédemment, les nouvelles constructions parisiennes à sept ou huit étages sont décrites comme des «jouets lilliputiens auprès de ces constructions gigantesques» américaines²⁵. Entre temps, en 1903, en citant le récit flatteur de J. Huret, *La Construction moderne* présente l'Ansonia de New-York, immeuble d'habitation construit «dans le haut de Broadway, par un architecte français, M. Paul-E. Duboy, ce qui le rendra plus intéressant encore à nos yeux»²⁶ :

«Il y a bien longtemps que nous avons signalé ici ces gigantesques constructions qu'élèvent les Américains ; depuis, tout le monde en a parlé et elles sont maintenant aussi connues que Saint-Pierre de Rome ou Saint-Paul de Londres. Ce n'est pas tout à fait le même genre de beauté, mais la réputation est équivalente.

22. La première publication partielle du projet provisoire de ces nouveaux règlements se fait les 3 et 10 avril 1897 dans *L'Architecture*. Elle concerne les saillies.

23. Bonnier, *Le règlement...*, *op. cit.*, ou aussi la série de 11 articles, titrée «Les nouveaux règlements de voirie à Paris. Le décret du 13 août 1902», que Bonnier publie en 1902 et 1903 dans *L'Architecture*.

24. Jourdan, *Documents relatifs...*, *op. cit.*, p. 299.

25. «Un faite vertigineux», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 222.

26. Paul-Émile-Marie Duboy, né en 1857 à Paris, est un architecte installé à New York. Cf. Delaire, *Les architectes élèves...*, *op. cit.*, p. 246. Entre autres, il y construit le Soldiers' et Sailors' Monument, inauguré en 1902, un des monuments dont les New-Yorkais sont fiers.

«Il est incontestable que les Américains ont créé là une innovation des plus curieuses. Qu'elle soit absolument attrayante pour d'autres que les Américains, c'est un point sur lequel on pourrait longtemps discuter sans se convaincre mutuellement. Mais qu'il y ait là un problème de construction extrêmement curieux, résolu avec *maestria*, c'est un fait qui ne saurait prêter à la discussion. [...]

«Dix-sept étages seulement pour un « gratte-nuage », c'est peu évidemment ; mais puisque les New-Yorkais eux-mêmes s'en sont contentés, nous pouvons bien faire comme eux.»²⁷

Le règlement de 1902 ne «produit» donc pas de véritables gratte-ciel à Paris. Pourtant, des critiques attribuent ce terme aux constructions exploitant la nouvelle hauteur maximale de 30 mètres, dix de plus qu'avant 1902. Notamment à partir de 1907, elles sont vivement attaquées, non pas pour des raisons de santé publique, mais surtout, à part des questions purement de volume puis de style, au nom de la sauvegarde de la beauté du paysage urbain de la capitale.

A cet égard, il est intéressant de suivre l'échange qui se déroule en automne et hiver 1907/1908, dans *La Construction moderne*, entre défenseurs des gratte-ciel américains, ceux d'une certaine idée de modernité pour Paris et ceux de sa beauté actuelle²⁸. Cet échange, ainsi que des articles de 1909, 1911 et 1913, montrent qu'il ne faut pas voir, dans l'emploi du terme «gratte-ciel» ou «constructions américaines», une désignation erronée ou naïve des édifices parisiens réalisés. D'abord, l'emploi de ces termes permet aux accusateurs d'exploiter l'imaginaire français des gratte-ciel américains et ainsi de renforcer leur message critique. Ensuite, il témoigne d'une peur devant le risque réel, provoqué par une prétendue inévitabilité, de voir des structures plus hautes et plus nombreuses encore s'élever dans Paris. Et, finalement, il signale le fait que certains architectes rêvent de véritables gratte-ciel. Le terme «gratte-ciel» répond donc plutôt à un imaginaire du futur qu'à la réalité contemporaine.

L'échange, ou le débat, dans *La Construction moderne* débute en octobre 1907 avec une longue lettre de F.W. Fitzpatrick, correspondant américain de la revue. Agacé et touché personnellement par les attaques de la presse parisienne contre les nouvelles constructions plus hautes, il vend les mérites des gratte-ciel (centralisation des affaires, proximité des divers services, ornement pour la ville) mais insiste d'abord sur l'exigence économique et sur la question du progrès et de la modernité urbaine plus généralement :

«Monsieur le Directeur,

«Qu'avez-vous donc, Messieurs les Français, ordinairement si braves, « sans peur et sans reproche » ? Voilà M.

Paul Marmottan et M. Léon Bailly et une foule d'autres étoiles du firmament artistique qui s'acharnent contre la «

profanation » de Paris, par l'introduction des hautes constructions, des « skyscrapers », des édifices « monstrueux et

27. «L'Ansonia de New-York», *La Construction moderne*, 26 septembre 1903, p. 616.

28. Signalons au passage que *L'Architecture*, ayant publié *in extenso* le règlement, reste totalement muette sur ce sujet.

défigurants ».

«Pourtant, vous serez obligés d'accepter cette forme de construction un jour ou l'autre ; c'est inévitable : les conditions économiques l'exigent. Avez-vous peur d'envisager l'actualité ? Ce n'est pas votre habitude. [...]

«Les nécessités qui s'imposent à vous, nous les avons subies aussi ; elles sont graves, je le reconnais, mais elles sont comme les flots d'un grand fleuve : vous pouvez diriger les eaux, vous ne les arrêterez pas, et c'est pourtant ce que vous espérez faire. [...]

«Comment voulez-vous empêcher ces financiers, ces propriétaires, de faire passer une loi autorisant à l'avenir cette forme de construction, permettant des édifices de quinze, vingt, trente, quarante étages ? [...]

«En effet, ceux qui protestent contre le nouvel ordre des choses deviennent simplement des réactionnaires, et se placent au rang de ceux qui ont toujours protesté contre chaque innovation qui s'est présentée. Quand le tramway a été suggéré, il y en avait qui préféraient l'omnibus ; les voies souterraines ont eu contre elles une féroce opposition : elles allaient faire écrouler les fondements de vos monuments. Le téléphone ne remplacerait pas les communications écrites ; les fils télégraphiques allaient détruire l'effet de vos paysages. Maintenant voilà que vos critiques, vos artistes renommés, tout comme les réactionnaires et les ultra-conservateurs, maudissent les hauts édifices parce qu'ils « gâtent » certaines lignes perspectives de vos rues !»²⁹

Sortant de sa réserve, la rédaction de *La Construction moderne* — peut-être Planat — ajoute un commentaire, d'une colonne entière, dans laquelle elle défend la particularité de Paris, assumant d'être classée «tardigrade, rétrograde, plantigrade» :

«[...] Paris [...] est bien vieux ; il a ses habitudes ; il a un passé qui n'est pas à dédaigner ; il tient à ses monuments qui lui semblent être un ornement respectable plutôt que des masses encombrantes pour la circulation ou des obstacles à la « transaction d'affaires » ».

«Nous sommes tellement arriérés que nous éprouverions quelque déplaisir à voir notre Louvre et notre place Vendôme, nos plus belles voies, entourés de toutes parts, dominés, écrasés, étouffés par des tours colossales de quarante-deux étages. Nous serions loin de nous extasier devant ce progrès de l'industrie humaine. Nous ne voyons pas du tout un gigantesque skyscraper devant le Panthéon, un autre par derrière.»³⁰

Néanmoins, la rédaction admet :

«Si l'on doit nous gratifier plus tard de colosses verticaux dans les quartiers industriels et commerçants, les uns admireront sans doute ; les autres accepteront avec résignation l'inévitable. En attendant, nous prions les divinités architecturales de veiller un peu sur les œuvres que nous a léguées le passé et de leur éviter des promiscuités trop intimes et plutôt malencontreuses avec les beautés ultra-modernes, qui peuvent avoir leurs charmes ; mais ce ne

29. Fitzpatrick, F. W., «Les skyscrapers», *La Construction moderne*, 12 octobre 1907, p. 19.

30. *Ibid.*, p. 21.

sont pas tout à fait les mêmes.»³¹

Le dernier paragraphe de cette note montre, en plus, une certaine peur de mal maîtriser ce qui est l'inévitable avenir :

«Que cela n'empêche nullement notre jeune École d'étudier sérieusement, comme on lui conseille, les futurs « cuirassés » dont l'arrivée prochaine nous est promise. [...] Si telle doit être l'architecture de demain, au moins dans les quartiers nouveaux, il est tout indiqué qu'on en doit tirer tout le parti possible ; et pour cela il est sage de s'y préparer de longue main, en étudiant dès à présent des programmes très intéressants et très complets [...].»³²

Sept semaines plus tard, une nouvelle lettre de Fitzpatrick paraît dans la revue³³. L'Américain note qu'il a mal été compris : il ne souhaitait surtout pas «conseiller les « Sky-scrapers » à vous autres Français» ; il insiste cependant sur «la nécessité qui nous est imposée de les construire» :

«[Je] vous exhortais tout simplement à ne pas perdre votre temps en larmes et protestations contre l'inévitable, mais à vous mettre dès maintenant à l'œuvre, à envisager la difficulté en face, à vous fortifier pour que, venu le temps où l'on vous demandera de semblables édifices, vous soyez en condition de les bien faire, les faire mieux que nous ne les avons faits.»³⁴

Afin de pouvoir défendre Paris, Fitzpatrick propose, d'une part, que la Ville de Paris achète des terrains situés autour des «beaux monuments» et, d'autre part, l'établissement d'une «Commission artistique qui devra statuer sur tous les plans d'édifices, afin que rien de barbare, de ridicule ne soit érigé, en certaines sections, tout au moins»³⁵. Une note de la rédaction, publiée à la suite de la lettre, acquiesce :

«Si le règne du gratte-ciel est arrivé, il faudra bien que nous nous entendions avec lui. [...]

«Hier supportera demain, si celui-ci reste à distance raisonnable, et si demain ne bouche pas trop la vue à hier.»³⁶

L'hôtel à touristes, l'automobile et les idées d'Auguste Perret

Entre les mois d'octobre 1907 et de février 1908, trois articles-éditoriaux de Planat se consacrent sur le débat parisien. Ils confirment la position peu tranchée de la revue. Dans le premier, Planat relate surtout les attaques de Jules Clarétie (1840-1913), contre les «discordances que l'on aperçoit un peu partout» et contre «les bâtisses énormes» qui «écrasent çà et là les logis des bords de la Seine»³⁷. Dans le deuxième éditorial, il se moque gentiment des accusations d'André Hallays (1859-?), publiées dans les *Débats*, vitupérant contre

31. *Ibid.*

32. *Ibid.*

33. Fitzpatrick, F. W., «Sky-scrapers», *La Construction moderne*, 30 novembre 1907, p. 100.

34. *Ibid.*

35. *Ibid.*

36. *Ibid.*

37. Planat, Paul, «Paris qui s'en va», *La Construction moderne*, 19 octobre 1907, p. 26.

pratiquement tout ce qui se fait dans Paris : travaux publics, constructions élevées, gares etc.³⁸. Enfin, dans le troisième, Planat note que les idées de Robert De Souza (1865-?) feraient «tout le monde se tordre de rire». Le meilleur exemple, non dépourvu d'ironie, est celui d'une «souscription dans le *Times* ou dans le *New-York Herald* pour que tous les touristes anglais et américains du globe cotisent», pour offrir à la ville de Paris les constructions de la place Dauphine afin de ne «pas voir périr, avec le berceau de Paris, une des plus merveilleuses perspectives urbaines qu'ils aient pu admirer»³⁹.

Il est intéressant de s'arrêter un peu plus sur le premier article-éditorial. Il contient des passages sur les hôtels pour touristes, un type d'immeuble entré en ligne de mire, visé par Claretie :

««Avez-vous vu la place de l'Étoile depuis qu'une construction massive et haute domine la grâce des architectures qui faisait de ce rond-point parisien un tout harmonieux ? On ne voit plus, par-dessus les toits, que ce gigantesque monument, un hôtel pour touristes sans doute!»⁴⁰

A quoi Planat répond :

«Effectivement ; on sait que, pour ce genre de constructions, tout ce qui était interdit jusqu'à ce jour est désormais toléré avec empressement. [...] [Tout] prochainement, nous en verrons d'autres en des quartiers plus centraux. Les récriminations les plus vives, publiées dans les journaux de toutes les opinions, n'y ont rien fait et n'y feront rien.»⁴¹

En plus de ce fatalisme, apparemment directement inspiré de la lettre de Fitzpatrick publiée dans le numéro précédent, Planat fait également preuve d'une réelle appréciation de ces constructions et dévoile en même temps leur vrai (et seul) problème :

«Nul ne s'est plaint jusqu'à présent du caractère artistique de ces constructions nouvelles ; certaines d'entre elles sont plutôt remarquables [...]. Ce qu'on aura unanimement regretté, c'est le manque de proportion et la discordance avec des constructions voisines et plus anciennes [...]»⁴²

Faisant un parallèle entre deux objets modernes, Planat essaie d'expliquer par la suite la particularité du statut de ces hôtels :

«Mais l'industrie des « hôtels à touristes » est comme celle de l'automobilisme, qui est et qui doit être notre plus beau fleuron national. [...]

«Si l'auto doit, pour rester digne de lui-même (sic), marcher à une vitesse de plus en plus vertigineuse, l'hôtel à touristes doit être de plus en plus colossal ; c'est une loi à laquelle, nous dit-on, ni l'un ni l'autre ne peuvent échapper sous peine de décadence.»⁴³

38. Planat, Paul, «Les enlaidissements de Paris», *La Construction moderne*, 16 novembre 1907, pp. 73-75.

39. Planat, Paul, «La cité en danger», *La Construction moderne*, 1er février 1908, pp. 205-207.

40. Planat, «Paris qui...», *Construction moderne, op. cit.*, p. 26.

41. *Ibid.*, pp. 26-27.

42. *Ibid.*, p. 27.

43. *Ibid.*

Il devient alors clair que les intentions, formulées en 1905 par l'architecte Auguste Perret (1874-1954) dans un entretien non illustré du quotidien parisien *La Patrie*, sont l'expression directe d'un contexte professionnel réel ; contexte changé par le règlement de 1902, par l'émergence de l'industrie de l'automobile et des «hôtels à touristes» que leur propriétaires souhaitent «colossaux». Installé sur le toit-terrasse situé au neuvième étage de son immeuble récent de la rue Franklin, Perret expose d'abord l'avantage de la hauteur puis ses envies de constructions :

«— Nous nous trouvons ici à une altitude de 66 mètres, un peu plus haut par conséquent que la première plateforme de la Tour Eiffel. Le jour, on peut apercevoir les tribunes de Longchamp [...]. On découvre également Saint-Cloud, le Mont-Valérien, l'aqueduc de Marly et le château de Saint-Germain. D'un autre côté, on distingue les carrières Saint-Denis, mais je n'en finirais pas !...

«L'immeuble par lui-même a trente-trois mètres de hauteur [...].

«Voyez-vous, Monsieur, nous avons voulu, mon frère et moi, innover. Au lieu de continuer à édifier d'ignobles toitures, pourquoi ne ferait-on pas de jolies terrasses, dont l'utilité est manifeste ? Nous rêvons de faire mieux et nous espérons bien un jour construire une maison de vingt étages ...

«— Comme aux Etats-Unis ?

«— Parfaitement et soyez persuadé que l'esthétique de Paris n'en souffrirait pas. Imaginez-vous notre capitale entourée d'une ceinture de maisons énormes ...

«— Qui empêcheraient l'air de circuler ?

«— Pas du tout, il suffirait de les espacer convenablement. On pourrait même placer quelques-uns de ces maisons dans certains vastes carrefours.

«Notre désir est de construire un immeuble comprenant une vingtaine d'étages, à la Porte-Maillot, et d'en faire *l'Hôtel des Sportsmen* ; ce serait le rêve pour ceux qui font de l'automobile de trouver à l'entrée de Paris un hôtel semblable, dans lequel serait réuni tout le confort moderne.

«Un murmure approbateur accueillit ces paroles... Paris maintenant s'était transformé en un véritable océan de lumières, et la Tour Eiffel, svelte et ajourée, brillait aussi de mille feux : un panorama féérique s'étendait devant nous.»⁴⁴

Le cas de Perret le montre bien : le règlement parisien de 1902 n'empêche nullement de songer à des constructions plus hautes encore. Une coupure du *New York Herald* de janvier 1907, gardée par l'architecte dans ses papiers, peut être vue comme un désir de se documenter dans ce sens : l'image montre l'Hudson

44. P. de L., «Une maison de dix étages — Terrasse fleurie — L'hôtel des Sportsmen», *La Patrie*, 21 juin 1905, p. 3.



Une coupure de journal
précisément gardée par
Auguste Perret.

(New York Herald, 24/01/1907, p. 6.)

Terminal Building, haut de 22 étages⁴⁵.

C'est dans la double réalité de hautes constructions déjà élevées et d'autres, rêvées plus hautes par les mêmes concepteurs, que l'on peut trouver une partie des raisons de l'emploi des termes associés aux États-Unis. Le fait que Perret garde une coupure consacrée à l'Hudson Terminal Building, alors que *La Construction moderne* consacre quelques mois plus tard trois colonnes pour ridiculiser cette construction et l'accuser des pires maux, montre le fossé dans le milieu architectural français⁴⁶. Celui-ci est une nouvelle fois confirmé dans un article-éditorial de Planat du mois de mai 1909, titré «Défense de Paris». Là sont résumés les avis d'artistes peintres dont la modernité semble avoir un impact sur Planat :

«Il faut prêter quelque attention à ces critiques trop fréquemment renouvelées pour être totalement injustes, malgré la part d'exagération qu'on pourrait découvrir au milieu de ces critiques. [...]

«Chez M. Léandre, qui ne passe pas [...] pour être un artiste d'humeur rétrograde et ultra-classique, la sévérité est la même. [...] C'est donc la « maison dite de rapport » qui lui déplaît surtout. Peut-être n'est-ce pas à l'architecture moderne elle-même qu'il s'en prend en réalité, mais bien à ce type spécial de « constructions modernes », avec leur superposition illimitée d'étages, la multiplicité de leurs baies, l'uniformité de disposition imposée par la distribution intérieure de ces sortes d'immeubles.»⁴⁷

Dans le texte de Planat, l'aspect le plus important relaté est l'initiative d'artistes tentant de contrer les intentions de gens comme Perret :

«Plusieurs [artistes] engagent une campagne spéciale contre les innovateurs qui voudraient importer chez nous certaines innovations grandioses que les États-Unis d'Amérique ont vu naître, et qu'ils ont créées parce qu'elles leur étaient probablement indispensables. [...]

«[Il semble à M. Rochegrosse] « que ces maisons interminables, transportées à Paris, deviennent un véritable non-sens, une absurdité. »

45. Cf. «Terminal Building For the M'Adoo Tunnels», *New York Herald*, 24 janvier 1907, p. 6. La coupure de cette image — et de l'article correspondant consacré aux tunnels — se trouve dans le dossier 535 AP 555/2 («Coupures de presse») des Archives Perret de l'Institut français d'architecture.

46. «De plus en plus fort», *La Construction moderne*, 8 juin 1907, pp. 421-422.

47. «Défense de Paris», *La Construction moderne*, 29 mai 1909, p. 410.

«M. Cormon est plus explicite : « Les constructions gigantesques de l'Amérique, dit-il, seraient en France une hérésie ; ce serait faire, dans notre chère ville, autant d'injures à notre sens artistique national, fait de mesure et d'harmonie. Et c'est pourtant à ce type que tend le mouvement actuel. » [...]

««Les maisons dénommées : gratte-ciel, dit M. Alfred Roll à son tour, sont à leur place aux pays d'affaires fiévreuses où l'énormité se confond avec beauté»»⁴⁸

A part des déclarations comme celle de Perret, la forte présence, en texte et en images, des gratte-ciel américains dans les revues illustrées dites universelles et dans les revues professionnelles, pourrait fournir une autre raison pour expliquer la peur de leur «importation» à Paris. Cette présence graphique est en contraste total avec l'absence des «gratte-ciel» parisiens, du moins dans les revues analysées ici. L'imaginaire associé à ce type de constructions est donc purement américain ou plutôt new-yorkais, comme constaté auparavant. Si l'on s'en tient à la période de 1902 à 1910, à partir de la mise en application du règlement parisien jusqu'aux appels de son abolition et à l'installation d'outils de protection du paysage de la ville, les revues professionnelles analysées ici présentent le nombre suivant d'articles illustrés d'images de gratte-ciel : un seul dans *La Construction moderne*, deux dans *Le Génie Civil*, cinq dans *L'Architecture*⁴⁹. Notons cependant que quatre présentations illustrées, parmi ces huit au total, ont paru en 1906 et 1907 seules. C'est *L'Architecture*, et principalement le «Courrier» de Nelson qui les publient. On constate également que, dans ces mêmes sources professionnelles, la présence graphique des hautes maisons, puis des gratte-ciel, connaît une interruption autour de 1900. Aucune image n'est publiée, dans *Le Génie Civil* entre 1899 et 1904, ni dans *L'Architecture* entre 1895 et 1906 et ni dans *La Construction moderne* entre 1897 et 1908. La reprise des images de gratte-ciel, notamment à partir de 1906, coïncide avec la mise en cause des nouvelles constructions élevées à Paris.

Paris gratte-ciel : l'opposé de l'opposé (Lortsch)

L'hôtel Astoria, élevé en 1906 dans la rue de Presbourg, entre les avenues des Champs-Élysées et Marceau⁵⁰, est probablement, avec l'hôtel Mercedes également situé à l'Étoile, les surélévations des immeubles de la rue de Rivoli et le projet pour la pointe de l'île de la Cité, le cas le plus célèbre du conflit concernant la beauté de Paris. Sous le titre «Paris gratte-ciel», *La Construction moderne* relate en 1913 l'historique de l'Astoria. Ayant dépassé le gabarit permis par le décret de 1902, sans parler des deux dômes d'angle pour lesquels les propriétaires avaient obtenu une dérogation, l'Astoria est violemment attaqué pour avoir «irréremédiablement gâté

48. *Ibid.*, pp. 410-411.

49. A cela, on peut ajouter les plans et coupes du City Investing Building publiés en avril 1908 dans *L'Architecte* (pp. 31-32). Nous excluons cependant de ce calcul les photographies de San Francisco après le tremblement de terre de 1906, publiées aussi bien dans *Le Génie Civil* que dans *La Construction moderne*.

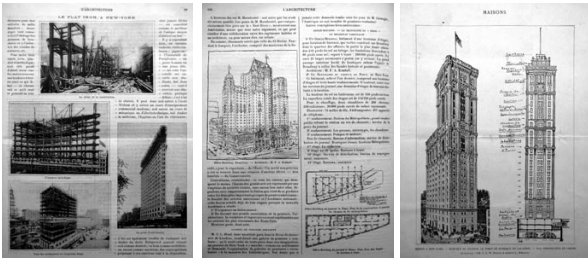
50. Nous en avons précédemment montré une image publiée dans *L'Illustration*.

1904



Images de gratte-ciel — tous new-yorkais — publiées en France de 1900 à 1910.

(partie gauche : *Architecture*, 31/03/1906, p. 99 ; 26/05/1906, p. 166 ; pl. 32 ; 02/02/1907, p. 36 ; 10/10/1908, p. 342 ; 10/04/1909, pl. 26 ; haut et bas : *Génie Civil*, 20/08/1904, p. 267 ; 20/08/1910, p. 309 ; milieu droite : *Construction Moderne*, 10/10/1908, pl. 19 ; pl. 20 ; p. 90)



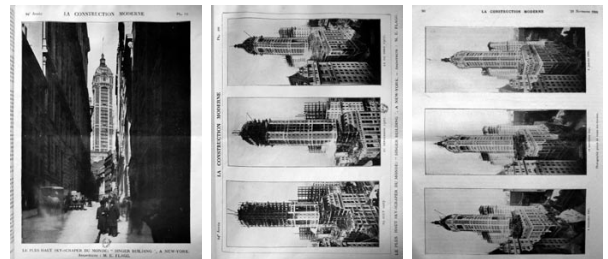
1906



1907



1908



La Construction moderne



1909

1910



L'Architecture

Le Génie civil

la perspective de la place de l'Étoile»⁵¹. Sous la pression de l'opinion publique, «artistes et amis de la beauté de Paris», la préfecture finit par dresser un procès-verbal et par condamner le propriétaire à la «démolition des parties non réglementaires».

Pour exposer le cas de l'Astoria, *La Construction moderne* emprunte des informations à «l'intéressant ouvrage que vient de publier M. Charles Lortsch, *La Beauté de Paris et la Loi*»⁵². Préfacé par André Hallays, grand défenseur de Paris cité précédemment, il s'agit là du premier ouvrage qui traite *in extenso* des règlements urbains parisiens, de leurs origines, intentions, effets et erreurs, puis, dans des propositions concrètes, de la question de la beauté de Paris (et des villes en général) et de sa préservation légale⁵³. Le tout est soutenu par un grand nombre de citations issues de la presse ou du conseil municipal.

L'ouvrage de Lortsch nous intéresse car il confirme l'emploi des différents termes américains pour les constructions parisiennes existantes et futures :

«Et voici en quels termes M. Georges Bourdon signalait le danger dans *le Figaro* :

««Le règlement de 1902 permet par exemple que s'accomplisse cet attentat d'édifier tout le long de la rue de Presbourg et de la rue de Tilsitt, des maisons de trente et un mètres et d'enfermer ainsi l'Arc de l'Étoile dans un étui de pierres ; demain, un architecte pourra aussi, en arrière des façades de Gabriel, dresser ses «gratte-ciel» au-dessus de la place de la Concorde, et pareille injure peut être infligée, jour par jour, à tous les points les plus nobles de notre ville»»⁵⁴

A propos du cas de l'Étoile, Lortsch cite d'autres personnes dont Gustave de Lamarzelle (1852-1929), qui parle «d'horrible bâtisse», «d'une de ces affreuses constructions transatlantiques», et Guillaume Chastenet (1858-1933), qui accuse le déséquilibre causé par «ces grands «buildings» à l'américaine, ces gratte-ciels (sic) qui se haussent avec insolence pour dominer une place qui n'est pas faite pour eux»⁵⁵.

Il est intéressant de voir ici que ces remarques dépassent la seule catégorie de la hauteur. Les constructions américaines ne sont plus seulement «écrasantes», leur style ou expression architecturale représentent aussi un grave problème esthétique. Cet aspect est très clairement exprimé dans le passage suivant, un chef-d'œuvre d'amalgame et de xénophobie culturelle qui se lit comme les descriptions de l'architecture new-yorkaise en 1892 :

«Assoiffé de nouveauté, contaminé par le cosmopolitisme qui tous les jours davantage envahit notre capitale,

51. Rümmler, E., «Paris gratte-ciel», *La Construction moderne*, 23 mars 1913, p. 289.

52. *Ibid.*, p. 290.

53. Lortsch, Charles, *La Beauté de Paris et la Loi*, préface d'André Hallays, Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1913.

54. *Ibid.*, pp. 101-102.

55. *Ibid.*, p. 108.



Paris gratte-ciel.

(Construction Moderne, 23/03/1913, p. 289.)

l'on abandonne les vieilles traditions françaises de goût et de mesure ; l'on cherche ses modèles, à l'étranger, on transpose dans notre pays des types exotiques de maisons, bizarres, lourds, incohérents, massifs, inspirés de ces constructions florissantes dans certaines capitales de l'Europe central, « surchargés de sculpture de fort mauvais goût et qui ne sont que d'immenses et ambitieuses bâtisses sans caractère » (Doumic). Comme s'il n'était pas cent fois préférable de s'en tenir aux types déjà existants, fussent-ils même trop rebattus, plutôt que de faire du nouveau qui choque et afflige, plutôt que d'introniser cette architecture germano-américaine, véritable défi à nos traditions et à notre génie national.»⁵⁶

En somme, l'introduction nous dévoile le véritable fond de la pensée de Lortsch ; fond dans lequel les grandes villes américaines jouent un rôle tout particulier, à savoir celui de résumer tout ce que Paris ne doit pas être. Afin de faire passer le message, il revise l'introduction de sa thèse de doctorat, — soutenue en 1912 à la faculté de droit de l'Université de Paris, dont le livre est une version presque entièrement conforme. Voici les premières lignes de cette nouvelle introduction :

«Il y a quelques années, je rencontrai aux abords de l'Arc de Triomphe un Américain. [...] Très heureusement disposé par la pénétrante douceur, [...] l'étranger s'extasiait sur le charme incomparable de la Capitale : — Si fiers que nous soyons de notre pays, nous y chercherions en vain une ville à opposer à Paris, disait-il. Nos agglomérations ont quelque chose de chaotique ; les constructions s'y élèvent, gigantesques, sans aucun souci d'ordre ou de proportions. A Paris au contraire et c'est ce qui fait sa beauté supérieure, sa beauté unique, les voies sont dessinées suivant un plan intelligent, les maisons sont mesurées dans leurs dimensions, leurs façades alignées et sobrement décorées donnent une impression de remarquable unité. — Oui, lui répondis-je [...]. Cependant cette harmonie est compromise. [...] Tenez, lui dis-je, pas plus loin qu'ici, et je lui désignai deux énormes immeubles qui regardaient insolentement de toutes leurs fenêtres de leurs étages supérieurs par-dessus les hôtels élégants et discrets qui forment autour de l'Arc de Triomphe comme un cercle respectueux. Considérez ces gratte-ciel, l'un plus nu qu'une

56. *Ibid.*, pp. 90-91. Doumic et Clarétie.

caserne, l'autre avec sa décoration extravagante. [...] Et regardez autour de vous, quand vous vous promenez dans Paris. [...] Paris, jusque dans ses plus beaux quartiers, se couvre de verrues et de tumeurs.»⁵⁷

L'aspect le plus révélateur est que Lortsch définit la beauté de Paris par opposition à d'autres cultures urbaines dont le rapprochement serait alors synonyme d'enlaidissement :

«Cette prédiction que, dans un accès de pessimisme, je faisais à l'Américain n'a pas cessé dès lors de se réaliser. Paris, qui tient sa beauté précisément du fait qu'elle s'oppose diamétralement aux villes américaines, tend de plus en plus à leur ressembler.»⁵⁸

L'harmonie de Paris ne serait alors «plus qu'un mythe, un mot, une légende, un souvenir». Lortsch termine son introduction par une citation qui illustre que l'idée de la beauté de Paris dépasse le seul cadre esthétique et culturel. Ressembler aux villes américaines aurait des effets sur l'économie parisienne :

««Quand Paris ressemblera à Chicago, à New-York, a dit spirituellement Albert Guillaume, les Américains que l'on veut tant y attirer n'y viendront plus.»⁵⁹

En 1910, dans son ouvrage de vulgarisation titré *La Ville et son image*, Georges Benoit-Lévy — journaliste et diffuseur très actif en France du concept de la cité-jardin — attire lui aussi l'attention sur l'importance économique de la beauté de Paris (et des villes en général) et donne un chiffre concret de la valeur financière des visiteurs d'outre-Atlantique :

«La ville de Paris, qui malgré bien des enlaidissements est encore réputée comme la plus belle et la plus séduisante du monde, attire en France une telle multitude de voyageurs que la somme d'or laissée chaque année par les étrangers atteint la plus haute réserve d'or de la Banque de France et que les seuls Américains dépensent près d'un milliard à Paris.»⁶⁰

Sans remarquer qu'il s'agit là de l'expression d'idées haussmanniennes et post-haussmanniennes importées en Amérique, Benoit-Lévy cite des extraits de textes américains pour appuyer l'idée que «l'embellissement des villes» constitue des «placements avantageux» pour ceux qui y contribuent le plus, à savoir les propriétaires, les industriels, les hommes d'affaires. Compte tenu des discours parisiens contemporains sur les villes américaines, les références de Benoit-Lévy ne sont pas dépourvues d'ironie :

««La beauté paie», disent les Américains [...].

«Voici ce que disent les fondateurs de la ligue civique de Saint-Louis : « La valeur commerciale de la beauté a été formellement reconnue. On commence à se convaincre qu'une ville belle, propre et bien tenue, est de l'argent dans

57. *Ibid.*, pp. 11-13.

58. *Ibid.*, pp. 13-14.

59. *Ibid.*, p. 22.

60. Benoit-Lévy, Georges, *La Ville et son image*, Paris, Éditions des Cités-Jardins de France, 1910, p. 17.

la poche de tous ceux qui vivent dans cette ville : personne ne proteste plus contre les taxes d'embellissement. »»⁶¹

61. *Ibid.*, pp. 16-17.

X.3

Eugène Hénard, anti-américain aux visions américaines (1903-1911)

Si une majorité de Parisiens rejette l'idée de construire des gratte-ciel dans la capitale, par contre le désir d'en voir s'élever surgit dans d'autres grandes villes d'Europe. Début 1911, *La Construction moderne* annonce la construction d'un «*grattanuvole*» de quatorze étages à Milan, «ville moderne d'Italie [...] qui ne repoussera certainement pas l'immeuble»⁶². Deux semaines plus tard, la revue note qu'en Allemagne, un groupe d'architectes «fait une active propagande pour obtenir des autorités compétentes l'autorisation de construire des skyscrapers sur le modèle des hauts immeubles des villes américaines» et qu'un «mouvement en faveur de ce genre de constructions se dessine très nettement»⁶³. En juin 1912, le Royal Liver Building, en chantier à Liverpool, est présenté comme étant «actuellement le plus haut sky-scraper d'Europe»⁶⁴. C'est le même édifice que *Le Génie Civil* avait déjà désigné comme le «premier sky-scraper (gratte-ciel) européen»⁶⁵.

Avant, en 1911, on essaie, toujours dans *La Construction moderne*, d'apporter une connaissance plus détaillée et plus objective des gratte-ciel en présentant le Singer Building de manière approfondie⁶⁶. Les lignes introductives replacent cependant les gratte-ciel dans un contexte culturel voire de civilisation urbaine moderne :

«Faut-il considérer la construction des skyscrapers comme la simple manifestation d'une mode, d'une fantaisie, ou faut-il voir dans leur édification une raison d'être plus sérieuse que le désir américain d'étonner le monde ? La conception des œuvres monumentales semble pouvoir être considérée comme la caractéristique d'un état, bien marquée, d'avancement dans la civilisation des peuples. Les Américains nous donnent peut-être actuellement avec leurs hautes maisons une preuve du degré supérieur qu'ils occupent, à moins que ces constructions, avec leur grande quantité d'étages superposés, ne soient une banale, quoique coûteuse, fantaisie.»⁶⁷

62. Melani, Alfredo, «Un «Skyscraper» (sic) en Italie», *La Construction moderne*, 7 janvier 1911, p. 172.

63. Darvillé, Will, «La Construction moderne à l'étranger», *La Construction moderne*, 21 janvier 1911, p. 201.

64. «Le «Royal Liver Building» à Liverpool (Angleterre)», *La Construction moderne*, 23 juin 1912, p. 463.

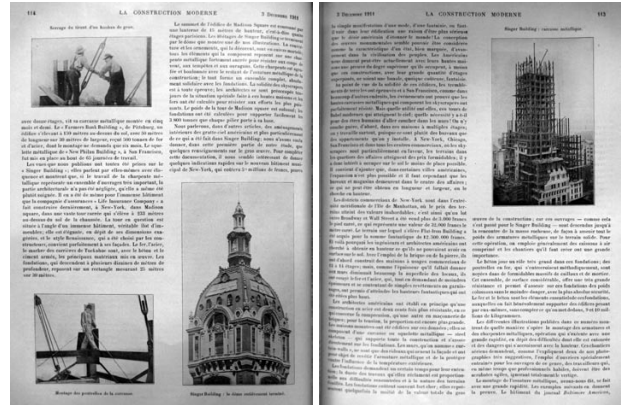
65. «Le «Royal Liver Building» de Liverpool», *Le Génie Civil*, 11 décembre 1909, pp. 108-111.

66. Darvillé, Will, «Les hautes maisons Américaines, comment et pourquoi on les construit», *La Construction moderne*, 3, 17 et 31 décembre 1911, pp. 112-115, 134-136, 160-163.

67. *Ibid.*, pp. 112-113.

Des informations détaillées sur le Singer Building.

(*Construction Moderne*, 03/12/1911, p. 114 ; p. 113.)



Un anti-américain très convaincu

Dans ce contexte, il est particulièrement intéressant d'étudier les projets et discours de l'architecte Eugène Hénard (1849-1923)⁶⁸. En ce début du vingtième siècle, il est sans doute l'architecte parisien menant le plus de réflexions urbanistiques sur la capitale. S'il ne voit pas dans le gratte-ciel un signe d'un «degré supérieur» de civilisation — bien au contraire —, il montre néanmoins que l'utilisation de la référence new-yorkaise (et des villes américaines) existe, de façon évidente, pour bien d'autres dispositifs et à des fins variées voire ambiguës⁶⁹.

Employé du Service des Travaux de Paris, Hénard travaille également en tant qu'architecte libéral. C'est son activité personnelle qui fait de lui un acteur important, et publiquement connu, pour les questions d'aménagement de Paris⁷⁰. Comme nous l'avons noté précédemment, l'architecte se fait d'abord remarquer pour son projet de plate-forme mobile pour l'exposition de 1889. Environ dix ans plus tard, il est l'auteur du projet lauréat du concours pour le plan d'aménagement de l'exposition universelle de 1900 dont il est également auteur du Palais de l'électricité. Après 1900, il s'attire une grande attention, nationale et internationale, grâce à ses *Études sur les transformations de Paris*, rédigées de décembre 1902 à mai 1909 et publiées en huit fascicules⁷¹. En 1909, il s'engage au sein de commissions, dont celle pour le projet d'aménagement des fortifications de Paris, de la Section d'Hygiène Urbaine et Rurale du Musée Social à la création de laquelle il participe en 1908. En 1910, il est rapporteur de la commission dite «des perspectives monumentales de Paris».

Dans son œuvre clef, *Études sur les transformations de Paris* (nommées ci-après *Études*), Hénard se sert plus

68. Eugène Hénard, fils de l'architecte Antoine-Julien Hénard (1812-1887), est diplômé en 1880 de l'École des beaux-arts. Pour une biographie détaillée d'Hénard, cf. Bruant, Catherine, «Eugène Hénard, l'invention de l'avenir», *fabricA*, no. 2, 2008, pp. 68-184.

69. La question de la référence américaine dans l'œuvre d'Hénard n'est pas traitée dans l'unique étude monographique entièrement consacrée à Hénard jusqu'à ce jour : Wolf, Peter M., *Eugène Hénard and the Beginning of Urbanism in Paris, 1900-1914*, La Haye/Paris, IFHP/CRU, 1968. Elle ne trouve pas non plus de réponse dans le texte synthétique de Jean-Louis Cohen, «Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard», texte de présentation de la ré-édition de l'œuvre majeur d'Hénard, *Études sur les transformations de Paris*, en 1982 (Paris, L'Esquerre), ni dans l'article de Catherine Bruant.

70. Pour ne citer que *L'illustration*, la revue publiée des projets d'Hénard en 1903, 1904, 1910 et 1911.

71. Ces différents fascicules sont publiés par la Librairie Centrale d'Architecture à Paris et sous forme d'articles dans *L'Architecture*.

d'une fois de références étrangères pour expliquer la nécessité et la pertinence de ses propositions pour Paris. Dans l'étude III, consacrée aux «grands espaces libres», il mène une analyse comparative, défavorable pour la capitale française, du nombre, de la surface et de la répartition des parcs et jardins de Paris et de ceux de Londres. Dans l'étude IV, où Hénard rejette le projet municipal de réduire la surface du Champ de Mars qui permettrait la construction de nouveaux îlots, c'est encore la capitale britannique qui est mise en avant. Mais c'est l'étude VI, intitulée «La circulation dans les villes modernes — L'automobilisme et les voies diagonales de Paris», qui illustre pleinement la méthode comparative de l'architecte :

«La comparaison des plans des grandes capitales modernes va nous ouvrir d'autres aperçus et apporter à la solution du problème de nouveaux éléments que l'étude d'une seule ville ne pourrait dégager.»⁷²

Pour faire une comparaison avec Paris, Hénard choisit les plans de Berlin, de Londres et de Moscou ; les schémas que l'architecte dessine figurent parmi les planches les plus célèbres des *Études*. Alors que l'absence de New York pourrait faire croire que cette comparaison se limite a priori aux villes européennes, accompagnée d'une certaine ignorance ou d'un désintérêt pour la métropole américaine, Hénard explique la vraie raison :

«Nous avons laissé de côté des villes maritimes comme Saint-Petersbourg ou New-York, parce que leurs conditions d'existence sont très différentes.»⁷³

Le besoin d'expliquer l'absence de ces deux villes témoigne de la place qu'elles occupent dans l'esprit d'Hénard et de l'importance qu'elles ont dans les discours contemporains. Les «conditions d'existence différentes» ne l'empêchent pas de citer quand-même New York dans trois des huit études, donc dans seulement une étude de moins que pour Londres et dans plus d'études que pour toutes les autres villes étrangères. Mais contrairement à Londres et aux autres villes européennes, New York et la ville américaine en général ne sert que de référence négative. C'est-à-dire que si la méthode préférentielle de l'architecte consiste à choisir l'exemple le meilleur vers lequel Paris doit tendre, il existe, en parallèle, la méthode qui consiste à se servir, parmi les villes propices à une comparaison avec Paris, du pire exemple illustrant la situation dont Paris s'approche, demandant ainsi de réagir.

Si l'on connaît la tenue du débat parisien sur la hauteur des immeubles, la mise en cause des villes américaines et l'utilisation du spectre d'une américanisation de Paris n'ont évidemment rien de nouveau. Seulement, chez Hénard, qui est également co-auteur du règlement de 1902⁷⁴, cette critique se sert d'éléments américains différents. Dans l'étude II, où il décrit le problème parisien de la «continuité monotone soit des façades de maisons, soit des lignes d'arbres, soit de ces deux éléments simultanés régis par un alignement absolu», il

72. Hénard, *Études sur les transformations*, op. cit., p. 198 ; éd. orig. de l'étude VI, «La Circulation dans les villes modernes. L'Automobilisme et les Voies rayonnantes de Paris» : 1905.

73. *Ibid.*

74. Il s'agit là d'une affirmation de F. Loyer dans *Paris XIXe siècle...*, op. cit., p. 407.

réclame la «liberté complète du maître de l'œuvre» que d'autres, comme nous l'avons vu, ont pourtant observée en Amérique :

«La voirie moderne tend de plus en plus à nous américaniser et à transformer notre ville en une série d'îlots massifs et veules, sans accidents ni silhouettes.»⁷⁵

Par la suite, il se concentre sur la question du damier :

«Nous échapperons longtemps encore au damier de New-York ou de Chicago, parce que, à moins de raser Paris, il faudra bien tenir compte des monuments existants ; mais l'apparence générale n'en vaudra guère mieux.»⁷⁶

Dans un entretien du *Temps* reproduit partiellement dans *La Construction moderne*, M. Bouvard, successeur d'Alphand à la direction des services d'architecture et des plantations et promenades de Paris, utilise la référence américaine de la même manière. Il ajoute cependant à l'esthétique un aspect plus généralement culturel sur la façon de pratiquer la ville :

««J'ai horreur, disait M. Bouvard, des rues tirés au cordeau et des «blocs» à l'américaine. Les avenues qui se coupent d'une façon trop uniforme, trop géométrique, donnent une impression de monotonie fastidieuse. La ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre ; ce n'est pas le plus amusant. Elle convient aux gens pressés, mais on ne passe pas sa vie à se hâter sans rien regarder.»»⁷⁷

Dans l'étude VI sur la «circulation dans les grandes villes», Hénard revient sur les limites de l'organisation rectangulaire des voies :

«Lorsque le réseau rectangulaire est coupé par un accident topographique, la direction des voies n'en est pas déviée d'un centimètre. A New-York, par exemple, en face de Ward's Island, plusieurs avenues longitudinales sont interrompues par une courbure du rivage. Elles repartent imperturbablement au delà de l'échancrure, suivant les mêmes alignements.

«Ce système n'a qu'un seul mérite, celui de la simplicité. [...] Il ne peut nous donner aucune indication sur les grands travaux de voirie à exécuter dans nos anciennes villes d'Europe.»⁷⁸

Contrairement à l'usage très habituel de cette époque, Hénard n'utilise donc New York que pour exprimer une idée de monotonie mécanique, disgracieuse et dépourvue d'intérêt, notamment du plan des rues mais aussi des silhouettes, et non pas pour montrer le désordre ni la liberté stylistique de son aspect ni pour faire incriminer Paris par un Américain. Pour l'architecte, le rapport aux villes américaines semble se résumer dans la question de l'esthétique *versus* l'aspect utilitaire de la vie moderne :

«[Le damier,] c'est la nécessité de la vie moderne, dira-t-on. Eh, non ! la vie moderne doit tendre aussi vers un idéal

75. Hénard, *Etudes sur les transformations*, op. cit., p. 30 ; éd. orig. de l'étude II, «Les Alignements brisés. La question des Fortifications et le boulevard de Grande-Ceinture» : 1903.

76. *Ibid.*

77. Cité dans Planat, Paul, «Embellissements de Paris», *La Construction moderne*, 25 juin 1904, p. 458.

78. Hénard, *Etudes sur les transformations*, op. cit., étude VI, p. 190.

de beauté et d'art, et les formules utilitaires du Nouveau Monde ne doivent pas peser à ce point sur notre état d'esprit, qu'il nous soit interdit de chercher autre chose. Il serait déplorable que, sous prétexte d'hygiène ou de bonne administration, nous oublions tout notre passé de peuple artiste [...].»⁷⁹

C'est donc généralement plus une question de culture voire de civilisation ; le modèle américain correspond à la société qui l'habite mais il ne présente pas de progrès réel :

«La vie enfiévrée des États-Unis correspond bien à ce plan de ville en damier, qui n'admet que deux directions perpendiculaires l'une à l'autre, dans lequel les voies publiques ne portent que des numéros et où, en deux temps, toujours les mêmes, on peut se rendre d'un point quelconque à un autre point quelconque. La belle avance, et comme cela doit être amusant !»⁸⁰

Et quand Hénard, dans sa toute première étude, fait l'éloge du charme de la pointe de l'île de la Cité afin de contrer un projet de pont qui altérerait ce lieu unique, il profite là aussi de l'occasion pour s'en prendre à l'aspect de New York, aspect qui semble néanmoins l'impressionner :

«Ce n'est pas l'aspect tumultueux et brumeux de la Tamise avec ses milliers de bateaux ; ce n'est pas l'aspect écrasant de la rade de New-York avec son pont suspendu gigantesque, sa statue colossale, ses maisons à vingt étages, ce total prodigieux et réellement admirable de l'activité humaine, mais dans lequel l'esthétique ne tient malheureusement que peu de place ; non, c'est quelque chose de plus intime, de plus restreint, de moins grandiose.»⁸¹

La ville accélérée et mécanisée

De par ses commentaires, Hénard montre qu'il est non seulement en possession d'un imaginaire new-yorkais mais qu'il est aussi conscient de l'importance de la métropole américaine. Sans probablement jamais se rendre lui-même en Amérique⁸², l'architecte dispose néanmoins de multiples sources pouvant expliquer sa connaissance.

Hénard est forcément un lecteur du *Génie Civil* puisqu'il y publie une douzaine d'articles dans la période de 1887 à 1912. Cependant, si cette revue n'est pas celle où il fait paraître le plus grand nombre d'articles, c'est

79. Hénard, *Études sur les transformations*, op. cit., étude II, p. 30.

80. *Ibid.*, p. 53.

81. Hénard, *Études sur les transformations*, op. cit. ; éd. orig. de l'étude I, "Projet de prolongement de la rue de Rennes avec le pont en X sur la Seine" : 1903.

82. Un voyage outre-Atlantique n'est évoqué, ni par Hénard lui-même, ni dans les études qui lui ont été consacrées. On sait qu'il ne donne pas suite à l'invitation, en 1905, de parler au congrès des architectes américains à Washington. Il fait cependant lire un texte sur l'évolution urbaine de Paris. Cf. Hénard, Eugène, «The Artistic Development of Paris», in *Proceedings of the Thirty-Ninth Annual Convention of the American Institute of Architects, Washington D.C.*, Washington, 1906, pp. 105-112. Pour une version française, cf. Hénard, Eugène, «XXXIXe Congrès annuel de l'Institut américain des architectes. Séance du mercredi 10 janvier 1906. Note sur le développement de Paris historique», *L'Architecture*, 23 février 1907, pp. 57-61.

du moins là qu'il publie de manière régulière et sur une longue période⁸³. Cette fidélité d'Hénard au *Génie Civil* comme lieu de publication atteste sa sensibilité et sa proximité au monde de l'ingénierie. Sa lecture du *Scientific American*, confirmée par lui-même (cf. chapitre précédent), en est une preuve supplémentaire. Ces deux revues, prises ensemble, parlent plus souvent de New York que d'autres villes. Cela peut expliquer une prise de conscience de l'importance de New York en général et en tant que ville du génie civil et des réseaux urbains plus particulièrement.

En tant qu'inventeur de dispositifs d'accélération de mouvements urbains, Hénard met à jour, à deux reprises, une certaine compétition avec l'Amérique. Nous avons noté précédemment que, vers la fin des années 1880, il dit avoir repris et surtout «amélioré» un système américain «confus» de train continu. Puis, vers la fin des années 1900-1910, Hénard se dispute avec le New-Yorkais William Phelps Eno (1858-1945) la paternité du «carrefour à giration»⁸⁴. Dans une conférence de 1910, par exemple, il «rappelle qu'il a donné la théorie complète des carrefours à giration dans le journal *L'Architecture* en 1906, trois ans avant l'arrivée sensationnelle à Paris de l'Américain Eno et de son prétendu système»⁸⁵. Ces deux dispositifs sont les seuls que Hénard associe à la question de paternité dans l'ensemble de ses textes publiés. Ces évocations concernant les dispositifs développés pour les villes américaines illustrent une proximité d'esprit non négligeable. Il est plus proche de l'esprit américain que les dénonciations explicites des *Études* ne laissent croire.

Il paraît surprenant que le titre de la conférence où Hénard évoque la paternité du dispositif de «carrefour à giration» soit «L'embellissement des villes». Pour lui, le flux régulier et, si possible, ininterrompu des véhicules et des passants y participe apparemment, à moins qu'il ne juge l'amélioration potentielle de l'économie de Paris comme une sorte d'embellissement :

«La prospérité d'une ville est la résultante des efforts de ses habitants dans toutes les branches de l'activité humaine ; la facilité des échanges matériels et intellectuels s'impose donc comme une nécessité de premier ordre ; par suite, l'établissement d'un système rationnel de circulation devient l'un des facteurs les plus puissants de la richesse publique.»⁸⁶

A lire les *Études*, où ce passage introduit le fascicule sur la circulation et les voies rayonnantes, on comprend que cet aspect du travail de l'architecte forme le noyau central dans ses réflexions sur Paris. Le prolongement

83. *L'Architecture* compte une demi-douzaine de textes de plus, groupés, à deux exceptions près, dans la période de 1903 à 1911. En omettant une liste exhaustive des articles d'Hénard dans les revues françaises et internationales — sous prétexte que cela «n'apporterait pas de nouvelle matière» —, P. M. Wolf ne s'aperçoit pas assez du poids de l'ingénierie des flux et réseaux dans la pensée d'Hénard. Cf. Wolf, *Eugène Hénard...*, *op. cit.*

84. *Ibid.*, pp. 41-42.

85. Société centrale des architectes français, Commission d'art et de décoration, «Séance du 12 mai 1909 — Résumé de la conférence de M. Eugène Hénard sur l'embellissement des villes», *L'Architecture*, 7 mai 1910, p. 158.

86. Hénard, *Études sur les transformations*, *op. cit.*, étude VI, p. 179.

de la rue de Rennes et le pont en X sur la Seine (étude I), la percée du Palais-Royal et la création de la Nouvelle Grande Croisée de Paris (étude V), puis les voies rayonnantes de Paris (étude VI) : autant de nouveaux dispositifs pour répondre au fait que «l'accroissement de vitesse, qui résulte du remplacement des voitures à chevaux par des voitures automobiles, ne permettra pas la diminution de la largeur des rues mais en exigera de plus en plus l'élargissement»⁸⁷. Un extrait de l'étude VI, dans laquelle il revient longuement sur la largeur des voies, illustre une nouvelle fois la proximité d'esprit d'Hénard et des idées habituellement associées à l'esprit américain :

«[Il] ne faut oublier qu'avec l'automobilisme toutes ces dimensions [...] vont devenir insuffisantes ; la tendance moderne est d'augmenter la vitesse, car augmenter la vitesse c'est économiser le temps.

«Nous admettons, pour les voies maîtresses à établir dans l'avenir, une largeur de 40 mètres avec une chaussée de 20 mètres, et encore ne sommes-nous pas bien sûr de n'être pas trop timide en proposant de tels chiffres.»⁸⁸

En plus de la surface allouée aux véhicules, il s'agit également de la mécanique d'ensemble. Dans l'étude quasi-scientifique des «carrefours à giration» (étude VII), Hénard fait preuve d'une passion sans borne pour la régulation de la circulation, l'organisation non-conflictuelle des croisements entre deux voies d'une part et entre les véhicules et les passants d'autre part.

Espaces pittoresques et protection du passé versus besoins modernes et progrès

Hénard poursuit avec ses *Études* d'autres objectifs que la seule amélioration de la circulation et de l'accès de la ville. Le plus important est la protection et la création d'espaces verts ou libres à Paris. Un autre aspect qui revient à plusieurs reprises est l'introduction de situations pittoresques animant le paysage urbain jugé trop monotone. Habile communicateur, Hénard combine le potentiel pittoresque des voies courbes avec celui du contournement des monuments afin d'augmenter l'attrait des nouvelles grandes voies de circulation qu'il juge nécessaire de percer à travers le tissu parisien :

«D'un point de vue de la beauté, une voie courbe est plus pittoresque qu'une voie droite. [...]

«Au point de vue de la raison pure, il est insensé de détruire des monuments ou des maisons anciennes qui, outre leur valeur matérielle, ont une valeur historique et philosophique considérable, pour rectifier un alignement qui ne présente aucun intérêt. Il faut le dire bien haut, on peut toujours, à l'aide de tracés courbes, respecter toutes les richesses artistiques d'une ville.»⁸⁹

Au début de sa conférence «L'embellissement des villes» d'où est issue cette citation, Hénard mentionne

87. Hénard, *Études sur les transformations*, op. cit., étude II, p. 33.

88. Hénard, *Études sur les transformations*, op. cit., étude VI, p. 188.

89. Société centrale..., «Séance du 12 mai 1909...», *L'Architecture*, op. cit., p. 158.

comme toute première référence *L'art de bâtir les villes*, publié à Vienne en 1889 par Camillo Sitte (1843-1903) :

«Ce fut la première fois qu'un artiste essayait de formuler des principes d'esthétique urbaine tirés de l'observation et de la comparaison de faits d'expérience.»⁹⁰

La façon dont Hénard imagine la géométrie de la voirie moderne et la façon dont elle doit «tenir compte des monuments» est illustrée dans les études V (1904) et VI (1905). Il y propose le percement, à travers le tissu parisien, de la «nouvelle grande croisée de Paris», c'est-à-dire de deux voies est-ouest et nord-sud larges de 35 et de 40 mètres, ainsi qu'une série de voies diagonales de même largeur. Grâce à leurs parties courbes, ces voies arrivent à sauvegarder, par contournement, certains monuments et places comme les Archives ou la place Vendôme. Dans ces parties, elles offrent des perspectives aux lignes arrondies et aux espaces plus fermés, ce qui produit des aspects au goût architectural et urbain contemporain, certes non américains mais jusqu'alors inconnus du paysage parisien.

Or, malgré tous ses efforts de contournement, le «Plan général des transformations de Paris» d'Hénard illustre aussi l'énorme masse de tissu urbain à démolir. En outre, la traversée du Palais-Royal montre que ce qui est une des plus grandes «richesses artistiques» de Paris n'est pas forcément épargnée. Même si l'analyse détaillée de ce lieu conduit l'architecte à la conclusion que sa meilleure accessibilité garantit sa survie commerciale, nous sommes tentés de penser que son argumentation est dictée par la priorité qu'il accorde au schéma général de circulation de Paris.

Une autre caractéristique encore du «Plan général des transformations de Paris» est toute aussi surprenante. Il s'agit là de la régularité parfaite des largeurs de nouvelles voies et, surtout, de la rectitude quasi totale de ces voies.

On constate dans les *Études* que les situations pittoresques et la sauvegarde du tissu ne jouent finalement qu'un rôle pour le mieux mineur dans les idées d'Hénard. Là, à deux reprises, il rejette sans ménagement les idées du théoricien autrichien Sitte. La première fois, dans le paragraphe «La question des Carrefours» de l'étude VII, consacrée aux «voitures, passants, carrefours libres et carrefours à giration» :

«Il faut bien se garder, en effet, de confondre les places publiques d'autrefois avec les carrefours modernes ; les unes étaient des lieux de réunion, ceux-ci sont des lieux de passage. M. Camillo Sitte, dans son « *Art de bâtir les villes* », s'est longuement étendu sur la beauté et le charme des vieilles places publiques. Avec son goût très fin d'esthète, il a montré comment elles s'étaient formées et comment elles pouvaient être des espaces clos. Nous ne pouvons le suivre sur ce terrain un peu trop archéologique ; l'activité moderne exige des débouchés plus larges, des passages plus directs, et nous sommes d'avis que, s'il faut respecter intégralement tous les legs artistiques du passé, il faut

90. *Ibid.*, p. 157.

savoir regarder en face et sans crainte tous les progrès de l'avenir.»⁹¹

L'architecte s'oppose une nouvelle fois à Sitte dans sa huitième et dernière étude, «Les Places publiques. La Place de l'Opéra. Les trois colonnes» :

«La place de circulation est un espace de détente, analogue aux vases d'expansion intercalés dans une canalisation multiple.

«Elle doit amortir et régulariser le mouvement des voitures et des passants dont l'intensité est proportionnelle au nombre de voies qui y aboutissent. Par suite, elle ne peut plus être un espace fermé, avec un centre bien dégagé comme la place du moyen âge. Tout au contraire, elle doit être largement ouverte de toutes parts et son centre, comme celui des carrefours, doit être encombré, afin d'éviter les conflits dangereux des voitures. On voit que nous arrivons ici à des conclusions exactement opposées à celles qu'avait formulées Camillo Sitte. Nous n'avons plus qu'à appliquer à cette place les règles de la circulation giratoire que nous avons établies dans le chapitre précédent. Ce sera le seul moyen d'éviter les encombrements inextricables qui augmentent de plus en plus dans Paris.»⁹²

Afin d'occuper le centre des carrefours pour mieux organiser la circulation, Hénard se sert de deux colonnes commémoratives qu'il place dans l'axe de l'avenue de l'Opéra et dans celui de la rue du 4 Septembre.

Concernant la place de l'Opéra, jugée trop étroite pour y établir un «carrefour à giration», l'architecte propose tout simplement de doubler sa largeur en modifiant de manière importante pas moins de quatre angles d'îlots et altérant ainsi quasi totalement l'espace et l'aspect de la place.

Dans l'ensemble, et malgré un discours répété sur le besoin de la sauvegarde des monuments et sur la nécessité absolue de respecter le «legs artistique du passé», l'espace libre etc., le «Plan général des transformations de Paris» prévoit un changement important du paysage urbain de Paris. C'est un paysage dans lequel la forme et l'organisation des espaces — anciens et nouveaux — répondent aux besoins et aux règles d'une circulation fonctionnelle pour la «vie moderne». Certains espaces deviennent ainsi de simples «lieux de passage», une définition que d'autres attribuent à la rue anglo-saxonne.

Hénard lui-même a parfaitement conscience des conséquences de ses propositions. Il va même jusqu'à comparer cet effort, et l'incompréhension dont il pourrait faire l'objet, à celui des travaux d'Haussmann :

«La réalisation de ce projet demanderait plusieurs centaines de millions. A première vue, cette dépense paraît énorme ; il ne faut cependant pas oublier que de telles dépenses se justifient par le bien-être qu'elles apportent à une population de 3 millions. Notre grand préfet Haussmann faisait l'objet des plus véhémentes critiques, quand, au milieu du siècle dernier, il transformait Paris et le rendait plus sain ; mais aujourd'hui, tout le monde est d'accord pour dire que sa force d'action et son zèle ont conféré à la capitale de la France une grande partie de sa beauté et de sa

91. Hénard, *Etudes sur les transformations*, op. cit., p. 248 ; éd. orig. de l'étude VII, «Les Voitures et les Passants. Carrefours libres et Carrefours à giration» : 1906.

92. Hénard, *Etudes sur les transformations*, op. cit., pp. 309-310 ; éd. orig. de l'étude VIII, «Les Places publiques. La Place de l'Opéra. Les trois colonnes» : 1909.

richesse actuelle.»⁹³

Paris du passé, Villes de l'avenir, Paris de l'avenir

Compte tenu de ces propos et propositions pour le paysage parisien, il peut paraître surprenant de voir Hénard nommé rapporteur, à partir de 1910, de la Sous-commission, où siège également Bonnier, «chargée de rechercher les voies publiques, places, monuments et sites de Paris, ayant un caractère de beauté suffisant pour justifier des mesures spéciales de protection»⁹⁴. Vêtu des habits de protecteur des «perspectives monumentales» de Paris, il est conduit à exercer de l'autocritique :

«Le grand défaut du décret de 1902 est de permettre la construction de maisons trop hautes qui écrasent de leur masse les édifices, dont ils faussent les proportions relatives.»⁹⁵

Pour le rapporteur Hénard, et non sans une certaine ironie, la logique des sites à protéger est la suivante :

«Lorsque le monument est assez vaste, comme le Louvre, les Invalides, l'Opéra ou la Sorbonne, il se défend lui-même, et il est inutile d'attacher trop d'importance aux immeubles voisins.»⁹⁶

Mais il met en garde :

«Sous la réserve toutefois qu'une nouvelle liberté octroyée généreusement aux propriétaires, n'amènera pas ceux-ci à construire des immeubles à toute hauteur, comme les gratte-ciel d'Amérique.»⁹⁷

N'ayant auparavant jamais cru utile d'introduire des «gratte-ciel d'Amérique» à Paris, Hénard ne surprend guère avec cette déclaration. Ce qui étonne, en revanche, c'est que l'utilisation qu'il fait de la référence américaine se situe à l'extrême opposé de celle qu'il faisait dans les années précédentes. Ayant auparavant servi à illustrer une trop grande monotonie du paysage urbain, elle sert maintenant à évoquer la menace opposée, à savoir sa trop grande perturbation. Alors que ce sont justement les gratte-ciel d'Amérique — Hénard pense probablement à leur version parisienne — qui pourraient introduire dans le paysage parisien, comme ils l'ont déjà fait, «des accidents et de la silhouette» qu'il a tant recherchés auparavant, l'architecte adapte son discours à son nouveau rôle public de protecteur de la ville.

Aux alentours de 1910, ce nouveau rôle provoque une rupture dans la production de l'architecte. Si les *Études sur les transformations de Paris* de 1903 à 1909 illustrent encore les visions de Hénard pour le Paris actuel et

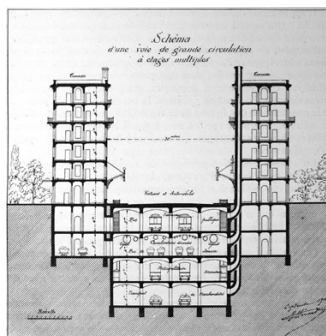
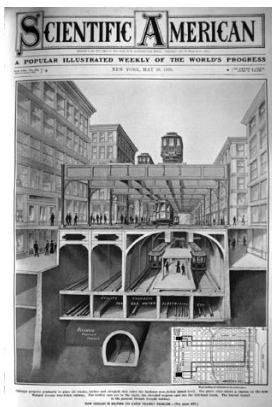
93. Hénard, Eugène, «Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs», *Der Städtebau*, octobre 1910, p. 113.

94. Hénard, Eugène, «Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-arts — Sous-secrétariat d'État des Beaux-arts — Commission instituée à l'effet de centraliser l'action des divers services chargés de veiller au maintien des perspectives monumentales de la Ville de Paris — Rapport de la Sous-Commission», *L'Architecture*, 25 mars et 1er avril 1911, pp. 97-101, 106-109.

95. Lortsch, *La Beauté de Paris...*, *op. cit.*, p. 107.

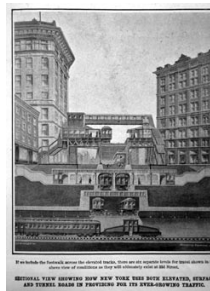
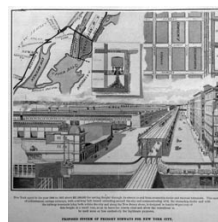
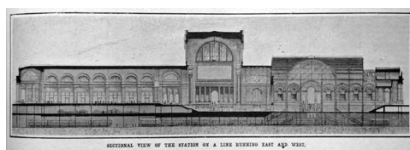
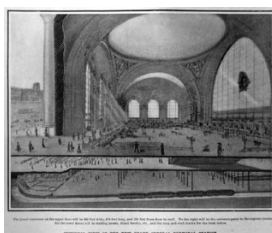
96. Hénard «Ministère de l'Instruction...», *L'Architecture*, *op. cit.*, p. 97.]

97. *Ibid.*



La rue de l'avenir, au sous-sol très new-yorkais.

(*Scientific American*, 28/05/1910, couverture ; 29/12/1906, couverture ; Hénard, «Les villes de l'avenir», p. 351 ; *Scientific American*, 05/12/1908, p. 410 ; p. 409 ; p. 413 ; p. 405.)

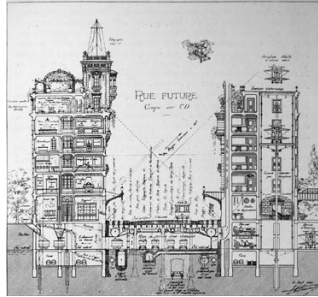


futur, il nous semble que vers 1910 le débat parisien l'oblige à présenter ses idées en deux catégories bien distinctes : l'une, officielle et réaliste, répondant au goût de sauvegarde esthétique du Paris existant ; l'autre, à titre privé et visionnaire, rêvant d'une métropole réellement moderne. Le rôle de rapporteur de la Commission des perspectives monumentales de Paris reflète la première catégorie, tandis que la seconde se manifeste, presque au même moment, par ses réflexions, titrées «Les Villes de l'avenir», qu'il présente lors de l'International Town Planning Conference de Londres, en octobre 1910⁹⁸.

Dans cette conférence, l'architecte, libéré des contraintes parisiennes, peut laisser libre cours à ses visions urbaines et exprime une nouvelle fois ses passions : réseaux techniques, modernisation des conditions de vie, esthétique pittoresque, et, nouvellement, l'aviation. En effet, Hénard se «propose d'étudier l'influence que les progrès de la Science et de l'Industrie modernes peuvent avoir sur la construction et sur les aspects des Villes de l'Avenir»⁹⁹. Concernant le rapport avec l'Amérique, il n'est pas surprenant cette vision ne comporte aucun des éléments qu'Hénard associe volontiers, dans les *Études* et dans sa fonction publique de sauvegarde, à la ville américaine : il n'y a donc pas de damier à l'américaine, pas de masses monotones de bâti sans accidents ni silhouette et pas de gratte-ciel de bureaux de vingt étages. Or, si l'on dépasse ces éléments apparents, on s'aperçoit que la vision des «Villes de l'avenir» inclut, à l'instar de ce qui avait été dit à propos des *Études*, un certain nombre de dispositifs développés en premier lieu aux États-Unis.

98. Pour une version écrite de la conférence, cf. Hénard, Eugène, «Les villes de l'avenir», in *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, pp. 345-367. Elle est également publiée, mais avec quelques illustrations en moins, dans la revue *L'Architecture* : Hénard, Eugène, «La construction des villes. Les villes de l'avenir. Conférence à Londres», *L'Architecture*, 12 novembre 1910, p. 383-387.

99. Hénard, «Les villes de l'avenir», *op. cit.*, p. 345.



Le toit-terrasse, un dispositif couramment employé à New York.

(Hénard, «Les villes de l'avenir», p. 349.)

Pour traiter cette question, nous analyserons les sujets abordés par «Les Villes de l'avenir», à savoir : la rue, l'immeuble, les tours et la ville. Concernant la rue, équipée selon Hénard d'un nombre grandissant de réseaux techniques souterrains, il préconise l'installation, en remplacement du sol naturel, d'un sol artificiel qui couvrirait, comme un tablier de pont, un espace facile d'accès et abritant l'ensemble de ces réseaux. Selon son habitude, Hénard rejette une possible référence américaine comme inadaptée :

«On peut citer dans le même ordre d'idée les tunnels de trafic de Chicago, entre les gares de Chemins de fer et les entrepôts particuliers ; mais ces tunnels ont le double inconvénient d'être placés à une trop grande profondeur, et d'être beaucoup plus étroits que la rue. Un tablier plat, occupant toute la largeur de la rue, est beaucoup plus avantageux, malgré ses points d'appui multiples, qu'un tunnel à voûte, car il utilise *tout l'espace disponible*.»¹⁰⁰

Cinq mois avant sa conférence de Londres et en tant que lecteur du *Scientific American*, Hénard peut effectivement voir la disposition de ce système de Chicago dans une image dont l'objectif est, en revanche, d'illustrer le projet d'un chemin de fer métropolitain souterrain¹⁰¹.

Quand il dénigre le système de Chicago, Hénard est-il conscient que le système qu'il préconise correspond à celui du Subway de New York ? Toujours est-il que son «Schéma d'une voie de grande circulation à étages multiples» — une extension vers le bas du principe initial — a une dette certaine envers la coupe new-yorkaise publiée en 1907 dans *La Nature* (cf. chapitre antérieur). Dans le *Scientific American*, Hénard peut déjà voir cette coupe dès 1906 — il s'agit là de toute évidence du document repris par *La Nature* —, puis une nouvelle fois en 1908¹⁰². Dans ce dernier cas, cette image apparaît au sein d'un «Engineering Number», un numéro entièrement consacré au génie civil new-yorkais des dix dernières années. On y évoque «l'approvisionnement en eau potable», «les ponts géants de la ville», «les hauts immeubles de New York», les «tunnels et chemins souterrains», les «améliorations du port et des docks», les «gares» et, finalement, «la distribution de marchandises par des chemins souterrains». Parmi les amples illustrations, les deux coupes sur la Pennsylvania

100. *Ibid.*, p. 350.

101. «How Chicago Is Solving Its Rapid Transit Problem», *Scientific American*, 28 mai 1910, pp. 433, 439. En 1904, quelques données techniques de ce système souterrain pour marchandises sont succinctement présentées dans une notice du *Génie Civil* : «Le Métropolitain à marchandises de Chicago», *Le Génie Civil*, 24 septembre 1904, p. 350.

102. Pour 1906, cf. «How New York City Is Solving Its Transportation Problem», *Scientific American*, 29 décembre 1906, np [première page] ; pour 1908, cf. «Tunnels and Subways», *Scientific American*, 5 décembre 1908, p. 405.



Une «ville de l'avenir» (milieu) qui combine la plan de Paris de 1615 (droite) et les gratte-ciel de New York.

(*Scientific American*, 06/08/1910, couverture ; 16/04/1910, couverture ; 26/06/1909, couverture ; Hénard, «Les villes de l'avenir», p. 356 ; Hénard, *Études sur...*, VI, p. 178 ; *Scientific American*, 16/07/1910, p. 49 ; 30/04/1910, couverture ; 16/07/1910, couverture.)

Station et la New Grand Central Terminal Station renforcent l'idée d'une circulation souterraine à plusieurs étages, couverte d'un sol artificiel placé au niveau du sol public de la ville. Alors que ces trois documents illustrent des systèmes de transports de personnes, le paragraphe titré «Freight Distribution by Subway» de ce même numéro spécial sur le génie civil expose le projet d'installer sous l'ensemble des rues new-yorkaises un réseau de transport de marchandises effectué par chariots et situé au premier niveau sous la chaussée. Le «Schéma d'une voie de grande circulation à étages multiples» d'Hénard peut être interprété comme une combinaison innovante des deux systèmes new-yorkais de transport de personnes et de marchandises.

A l'image de la rue, l'appartement type de l'immeuble des «Villes de l'avenir» est une construction hautement équipée. Pour Hénard, «l'utilisation des éléments industriels nouveaux [...] permettrait d'améliorer les conditions de la vie moderne et de perfectionner l'hygiène et le confort des habitants»¹⁰³. Grâce, entre autres, à l'eau de mer, au tout-à-l'égout, au nettoyage par le vide et aux gaines d'évacuation spéciales, puis à la diffusion de l'électricité, de l'essence de pétrole, de l'oxygène et de l'air liquide, «l'habitant, surmené par le travail intensif de la ville, pourrait trouver en permanence le milieu et l'atmosphère convenant à sa santé ou à celle de sa famille, avec tous les éléments hygiéniques, qu'il lui faut, chaque année, aller chercher fort loin et pour bien peu de temps»¹⁰⁴.

On peut voir dans la quête du confort par la maîtrise des ambiances et du climat des parallèles avec ce qu'offrent, dans une visée moins hygiénique voire médicale, les grands hôtels américains réputés justement pour offrir un confort inouï qui s'appuie sur une installation technique sophistiquée¹⁰⁵. La préconisation des

103. Hénard, «Les villes de l'avenir», *op. cit.*, p. 352.

104. *Ibid.*

105. Par exemple, cf. «La machinerie d'un grand hôtel en Amérique», *L'Illustration*, 22 juillet 1899, p. 63 ; et «Installations mécaniques et frigorifiques de l'hôtel Astor, à New-York», *Le Génie Civil*, 10 septembre 1904, pp. 312-313.

terrasses, en remplacement des toits, s'appuie plus fortement encore sur des procédés américains en usage depuis des décennies et célèbres, notamment, grâce au grand toit-jardin du Madison Square Garden de New York :

«[Dans] les grandes villes, la couverture en terrasse s'impose de plus en plus. Elle a le double avantage d'être très résistante et de rendre utilisable une surface libre équivalente à la surface des locaux habités. Avec les ressources variées que nous offre l'emploi du ciment armé, il est facile de couvrir les maisons de plateformes, sur lesquelles on peut installer des petits jardins fleuris et des treillages verdoyants.»¹⁰⁶

Bien que d'une autre échelle que le Madison Square Garden, l'immeuble et sa terrasse devraient aussi, selon Hénard, être surmontés d'une tour. Le règlement que l'architecte imagine pour encadrer la volumétrie des «immeubles de l'avenir» le suggère expressément :

«La hauteur normale des immeubles serait exactement égale à la largeur de la rue [...]. Toutefois, chaque propriétaire aurait le droit de construire une tour ou un belvédère plus élevé, dans une partie de la façade de son choix, pourvu que la largeur de cette construction n'excède pas le quart ou le tiers de la largeur totale de la façade.»¹⁰⁷

Il est intéressant de noter que les deux coupes de rues futures d'Hénard montrent des immeubles de cinq étages, alors que la hauteur, égale à la largeur de la rue (30 mètres), permettrait aisément en réaliser six, sept ou huit. Selon cette même règle qu'il propose, les voies de 40 mètres de large qu'il prévoit pour le centre de Paris permettraient la construction d'immeubles de dix ou onze étages environ. Si l'on ajoute à cela les «tours ou belvédère plus élevés», on s'aperçoit que ces immeubles non seulement produiraient un paysage pittoresque fait d'accidents et de silhouettes, mais qu'ils dépasseraient en hauteur largement les «gratte-ciel» parisiens. Hénard, protecteur des perspectives monumentales de Paris, montre ici une vision de ville moderne qu'il n'a plus le droit de proposer pour Paris, à savoir celle d'une ville horizontale mais élevée, animée ponctuellement par des masses verticales.

A l'exception de la symétrie, ces immeubles ressemblent dans leur principe de composition aux édifices publics européens. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est qu'il s'agit là d'immeubles privés d'habitation et, surtout, d'une hauteur est très largement supérieure. Pour cela, les immeubles privés d'Hénard rappellent plutôt, d'un point de vue volumétrique et symbolique, les hôtels et immeubles de bureaux privés new-yorkais comme le Tribune Building, le Western Union Telegraph Building ou le Washington Building.

Comme nous l'avons vu à d'autres occasions, les propositions architecturales et esthétiques d'Hénard sont, ici aussi, en partie sinon entièrement dominées par des considérations techniques. Par exemple, «conséquence

106. Hénard, «Les villes de l'avenir», *op. cit.*, p. 354.

107. *Ibid.*, p. 353.



Le «centre des affaires», une *city*.

(*Städtebau*, 10/1910, pl. 62.)

plus importante, les terrasses dans un avenir prochain serviront à l'atterrissage des avions»¹⁰⁸. L'aviation est aussi un prétexte pour introduire des véritables tours dans les villes. Hénard s'arrête longuement sur la question des appareils volants et de la sécurité des habitants des villes, puis sur celle de la réglementation de la «liberté d'évolution des machines volantes». La nécessité de points de repères pour les aviateurs l'amène au constat suivant :

«Il faudra bientôt, de toute nécessité, que les grands centres arborent comme points de repère de hautes tours, des flèches immenses de formes bien caractérisées, portant, la nuit, des phares à leurs sommets.

«Les petites villes pourront se contenter de leurs anciens clochers ; les villes moyennes devront avoir des campaniles de 100 à 150 mètres de hauteur ; quant aux grandes capitales, comme Londres ou Paris, Berlin ou New York, ce ne sont plus des tours de trois cents mètres qui leur suffiront, mais des édifices de cinq cents mètres au moins.»¹⁰⁹

Pour illustrer ces tours dans la «Vue à Vol d'Aéroplane» d'une «Ville de l'Avenir», Hénard se sert de tours existantes — Campanile de San Marco de Venise, tour de l'hôtel de ville de Siena, la Giralda de Séville — qu'il agrandit pour les faire atteindre trois cents mètres. Seule la tour Eiffel satisfait naturellement cette demande, sauf si le Campanile de Venise est, en fait, le «Campanile de New York», c'est-à-dire la tour du Metropolitan Life Building, haute de 213 mètres. Ce n'est cependant pas la seule référence possible aux tours new-yorkaises. La tour suivante, en allant vers la gauche, ressemble non seulement à une version agrandie de la Giralda de Séville mais aussi de la tour du Madison Square Garden, édifice public à programmes multiples dont la tour est occupée par des logements puis par un café. Nous avons vu précédemment que la construction du Metropolitan Life Building est relatée en France dans plusieurs journaux. L'attention apportée, en France, au Madison Square Garden semble, par contre, s'être limitée à un article paru en 1890 dans *La Construction moderne*¹¹⁰.

Or, pendant l'année qui précède la conférence tenue au congrès de Londres, des images non seulement du

108. *Ibid.*, p. 354.

109. *Ibid.*, p. 355.

110. Osborne, Francis, «Lettres des États-Unis à *La Construction moderne*», *La Construction moderne*, 29 mars 1890, pp. 289-292.

Metropolitan Life Building mais aussi de la tour du Madison Square Garden paraissent plusieurs fois dans le *Scientific American*. En juillet 1910, il y paraît également, en première page, l'image du futur Municipal Building de New York, haut de 170 mètres. Celui-ci semble avoir inspiré la tour centrale de la «ville de l'avenir» d'Hénard. Dans les deux cas, c'est l'édifice central, symbole de la municipalité. Ensuite, architecturalement, les parties hautes et basses respectives se ressemblent. Les deux couronnements se développent de manière très similaire. Concernant la partie basse, elle est composée d'une colonnade surmontée de statues monumentales. Et finalement, à l'instar du Municipal Building qui franchit Chambers Street tout en la faisant passer sous une voûte intégrée à la construction, la tour d'Hénard occupe le centre de la ville et laisse passer ses deux grands axes dans des passages voûtés. S'il ne voit pas cette image en juillet 1910 dans la revue américaine, Hénard peut la rencontrer, un mois plus tard, dans *Le Génie Civil* qui présente l'édifice new-yorkais en s'appuyant explicitement sur l'article du *Scientific American*¹¹¹.

A première vue, la paysage général de ce qu'Hénard appelle «Une Ville de l'Avenir» n'a rien à voir avec New York. Et pourtant, sa demande d'une ceinture d'environ huit grandes tours, de 250 à 300 mètres, de «formes très différentes et faciles à reconnaître», est presque appliquée dans la métropole américaine. Au moment où l'architecte donne sa conférence — donc avant que soient révélées les premières vues du Woolworth Building —, New York possède au moins cinq très hautes tours «de formes bien caractérisées». En allant du sud vers le nord de Manhattan, on y trouve le Singer Building, le Park Row Building, le Municipal Building, le Metropolitan Life Building et le Times Building. Formant ensemble une ligne plutôt qu'une ceinture, ces tours permettent néanmoins aux aviateurs de s'orienter dans le ciel new-yorkais.

Si, aux yeux d'Hénard, cela ne fait de New York pas forcément une «Ville de l'Avenir», malgré tout, d'autres aspects de sa vision s'y réfèrent implicitement. L'architecte termine sa conférence en s'arrêtant très brièvement sur quelques traits généraux de la ville de l'avenir. Elle «sera semée de grands parcs et de jardins fleuris» et «percée de larges voies rayonnantes»¹¹². En plus de ces principes présentés en détail dans ses *Études sur les transformations de Paris*, il se sert aussi d'une idée qu'il avait formulée en 1886, absente des *Études*, à savoir les «plateformes surélevées à mouvement continu». Alors qu'il n'est pas nécessaire de revenir ici sur l'origine américaine de cette idée, il faut bien relever, en revanche, que le centre de la ville idéale future d'Hénard est occupé par le «centre des affaires». Dans sa conférence, l'architecte indique que la zone centrale de la ville est «formée par le noyau d'activité centrale» qui contient «les édifices principaux, les monuments historiques, les musées, les théâtres, etc.»¹¹³. L'idée d'une *city* à l'américaine est plus claire dans l'article qu'Hénard publie

111. «Le nouveau Bâtiment municipal de New-York», *Le Génie Civil*, 20 août 1910, pp. 309-310. Nous avons précédemment montré l'image du Municipal Building.

112. Hénard, «Les villes de l'avenir», *op. cit.*, p. 357.

113. *Ibid.*

ce même octobre dans la revue allemande *Der Städtebau*. Là, il montre, pour la première fois, un «Schéma théorique d'un Système de Circulation avec voies rayonnantes et collecteur central». Le centre de ce plan schématique est contenu dans un cercle titré «Centre des affaires». Il est clair que ce schéma sert de base à la «Ville de l'Avenir».

Bien que soit celle d'un anti-américain, la vision des villes de l'avenir d'Hénard est étonnamment américaine. Malgré sa résistance à la tentation de proposer des gratte-ciel de bureaux, de nombreux concepts ou principes urbains américains sont tout de même mis en œuvre : centre des affaires, transports rapides en superposition multiple, immeubles hauts coiffés de tours émergentes, toits terrasses, confort maximal à l'intérieur, très grandes tours bien caractérisées, liberté architecturale complète, etc. La vue à vol d'oiseau «d'une Ville de l'Avenir» ne rend que partiellement compte de tous ces éléments. L'application de la règle énoncée sur la hauteur des constructions qui doit être égale à la largeur des voies et l'ajout de tours dépassant cette règle sont deux éléments importants qui n'y figurent pas.

Ainsi, cette vue n'évoque réellement ni New York ni une quelconque autre ville américaine. Or, la façon très particulière avec laquelle Hénard combine technicité et esthétique pittoresque ne peut que rappeler la métropole américaine. En effet, au début du vingtième siècle, en plus d'être la ville du génie civil par excellence, New York est la seule ville américaine pourvue de très hauts gratte-ciel et c'est également la seule où il existe un discours sur une esthétique du contraste, de la surprise et de l'accident, en grande partie produit de l'association de ces édifices avec le dessin irrégulier de la partie basse de la ville. Selon Hénard, l'installation des grandes tours d'orientation dans les «Villes de l'Avenir» leur confère un nouveau potentiel esthétique :

«La nécessité d'établir ces points hauts ouvre des aperçus magnifiques sur l'esthétique des grandes villes de l'avenir.»¹¹⁴

A New York, l'esthétique liée aux éléments verticaux est déjà une réalité. L'éclectisme des styles architecturaux, suggéré par la vue à vol d'oiseau de la «Ville de l'Avenir», y existe aussi, d'ailleurs bien plus qu'à Chicago.

Plus inimaginables que jamais pour Paris en 1910, les réflexions contenues dans les «Villes de l'Avenir» ne sont pas, malgré ce qu'il paraît, aussi éloignées de la capitale française. L'article d'Hénard de *Der Städtebau* précédemment cité constitue le lien le plus explicite. Titré «Le centre de Paris et les carrefours», il est un résumé des idées présentées sur Paris dans les études VI (circulation et voies rayonnantes) et VII (carrefour libres et à giration)¹¹⁵. Selon Hénard, le «Schéma théorique d'un Système de Circulation avec voies rayonnantes et collecteur central» — interprété comme étant la base de la vue générale de la «Ville de l'Avenir» — est un

114. *Ibid.*, p. 355.

115. Hénard, «Die Stadtmitte von Paris...», *Der Städtebau*, *op. cit.*, pp. 109-113. Pour traduire «Knotenpunkte des Verkehrs», nous préférons le terme «carrefour», seul à être utilisé par Hénard dans ses textes français, au terme — en principe plus précis — de «nœuds de circulation».

schéma vers lequel Paris doit tendre. Les propositions de nouvelles voies dans Paris répondent à cet idéal.

Alors que le «Schéma théorique d'un Système de Circulation» s'applique d'abord à Paris, la vision des «Villes de l'avenir» concerne tout autant la capitale. On peut même avancer que la vue montrée lors du congrès de Londres est partiellement inspirée par Paris et une version appliquée à Paris du schéma publié dans *Der Städtebau* : on y trouve des grandes gares dont la position rappelle la gare du Nord et la gare Saint-Lazare; la ville est séparée en deux par un fleuve ; il y a aussi une île dont la pointe est occupée par une sculpture, à l'instar de la statue équestre d'Henri IV occupant la pointe ouest de l'île de la Cité ; il y a certes le House of Parliament de Londres et d'autres monuments étrangers, mais la dominance d'édifices parisiens (Opéra, Panthéon, les façades de A.-J. Gabriel (1698-1782) de la place de la Concorde, etc.) est frappante.

Hénard le confirme lui-même. Quand il commence à parler de la rue future, il se base sur «le plan et la coupe d'une rue d'importance moyenne, prise à Paris»¹¹⁶. Quelques pages plus loin, en calculant les surfaces, le coût global et annuel d'installer à Paris des «voies de grande circulation à étages multiples», l'architecte illustre de la façon clairement que ces considérations se rapportent avant tout à sa propre ville¹¹⁷.

Nous sommes tentés de voir dans les «Villes de l'avenir» d'Hénard, difficile à classer dans des catégories habituelles, une vision abstraite d'un Paris américanisé au point de vue fonctionnel. Bien qu'il ne soit pas facilement reconnaissable par une «ultra-modernité» architecturale, l'esprit américain et plus particulièrement celui de New York est fortement présent.

Les contradictions d'Hénard entre son désir d'avenir et son attachement esthétique et patrimonial au passé deviennent évidentes quand on met en parallèle la vue de Paris de 1615, publiée en frontispice de l'étude VI, avec la vue à vol d'oiseau d'une «Ville de l'Avenir». Cette dernière est une ville organisée sur des tracés moyen-âgeux mais modernisée par de larges rues, d'équipements techniques et d'objets architecturaux datant de l'époque classique et d'époques ultérieures. En revanche, il y a la tentative de marier cette modernisation avec une esthétique de voies et de bâtiments fondamentalement contraire au raisonnement sur les réseaux modernes. Dans le sens où New York s'ultra-modernise au sein de situations nommées par d'aucuns moyen-âgeuses, il y a là un parallèle intéressant qui mériterait des analyses supplémentaires sur la relation entre progrès technique et nostalgie esthétique.

116. Hénard, «Les villes de l'avenir», *op. cit.*, p. 345.

117. *Ibid.*, p. 352.

X.4

Le rêve américain de Charles-Edouard Jeanneret (1907-1917)

Après Hénard, — qui, atteint d'une maladie grave, cesse toute activité professionnelle en 1913 —, l'architecte parisien qui diffuse publiquement des idées, à titre personnel, sur les transformations spatiales importantes du centre de la capitale française est Le Corbusier (1887-1965). Ses réflexions se manifestent concrètement, et publiquement, dans un projet dont une première version est présentée en 1922 et qui sera connu en 1925, dans une forme plus élaborée, sous le nom de Plan Voisin de Paris. Plus d'une décennie et une guerre mondiale séparent les idées de Le Corbusier concernant les métropoles et Paris en particulier de celles d'Hénard. Elles prennent forme dans une relation plus explicite et plus complexe avec les villes américaines et surtout avec New York.

La référence américaine n'est pas seulement plus lisible chez Le Corbusier que chez son aîné mais elle nous paraît même centrale dans ses réflexions métropolitaines. Par conséquent, avant d'analyser le rapport New York-Le Corbusier-Paris se déroulant des années 1920, il nous paraît nécessaire de s'intéresser à la manière dont l'Amérique urbaine s'infiltré dans les années précédentes — c'est-à-dire les années de jeunesse de l'architecte en Suisse — et évolue dans l'univers de l'architecte.

Les résultats de notre recherche entreprise à ce sujet sont riches et ont fait l'objet d'un rapport très détaillé¹¹⁸. Nous n'en donnerons qu'un court résumé qui nous permettra de mettre en perspective la période ultérieure¹¹⁹.

Aux sources d'un imaginaire américain

Afin d'identifier au mieux les images auxquelles Jeanneret est susceptible d'être exposé, il est nécessaire de suivre son parcours personnel au travers des cultures, des disciplines et des rencontres : l'accompagner à sa ville d'origine, La Chaux-de-Fonds, en Suisse et à l'étranger, analyser ses lectures générales, littéraires et professionnelles, sa correspondance, etc. Les lieux de séjour, les lectures et les rencontres, sources potentielles

118. Leitner, Patrick, *Le rêve américain de Charles-Edouard Jeanneret*, rapport de recherche, Paris, 2006.

119. Ce résumé est une version légèrement remaniée et illustrée de la conclusion générale du rapport de recherche.

patrons incriminés, inutile de dire que les applications ne lui ont pas été ménagées par l'édifice sur son air de satisfaction.

Le langage d'esthétique réformé et bien senti par le cas Léopold-Robert au Cercle ouvrier au milieu d'une foule diverse de curieux.

Tout se passa au reste avec le plus grand ordre. Les machines furent installées exactement telles qu'elles sont, sans aucune modification, sans aucune addition, sans aucune suppression.

Quant à la partie officielle, elle n'eut à intervenir en aucune manière, les machines n'ont rien de commun avec le monde des arts, de même que de fait les arts n'ont rien de commun avec le monde des machines.

Une entrée, au reste, ne put se faire. Les portes gardèrent leur aspect d'acier, et les visiteurs de l'extérieur, se débattaient dans le désordre à contempler une campagne, dont les résultats s'apparentaient pas à un succès.



En Amérique. — Une maison de 38 étages.

Les maisons géantes aux États-Unis.

Nous ne prétendons pas, en Europe, l'érection de ces géantes, de la 3^e rue à New-York, dont nous donnons ci-dessous la photographie.

Cette espèce de constructeurs, appelés les « New-Yorkers », ont dans le monde le privilège de « gratter » les maisons géantes en acier et de leur faire une concurrence sérieuse à l'Acropole comme architectes.

Mais enfin, qui peut le plus peut le moins. On voit qu'il n'est pas facile de faire un pont solide avec la construction en fer. Nous n'éviterons pas suffisamment d'être dans la grande voie de l'emploi des ponts en fer et de la grande voie de l'emploi des ponts en fer et de la grande voie de l'emploi des ponts en fer.

Ces géantes sur plan les géantes en fer qui ont été préparées auparavant dans les usines, toutes les parties ont été montées et coupées à la longueur voulue; les trous de boulons ont été percés. Il suffit alors simplement de les assembler sur place à l'aide d'un outillage spécial. Pour cela, on se sert de treuils hydrauliques ou à vapeur, et pour faire les assemblages de rivets hydrauliques; on se sert aussi souvent pour soulever les machines, par la suspension de la machine à vapeur et son déplacement par les machines qui sont rigides géantes aux États-Unis. En un mot la construction d'une maison de 38 étages, système cette dernière, est exécutée. On place alors un échafaudage en fer entre les montants de fer; l'édifice termine par les arrangements ordinaires pour les ponts et fait comme le plus grand pont de son temps employé à la construction.

Le contexte chaux-de-fonnier : Horlogerie, technique, modernité et gratte-ciel.

(RIH, 01/091903, p. 468.)

d'images américaines, peuvent être identifiés grâce au dépouillement de la correspondance et de catalogues de bibliothèques. Les études sur la jeunesse de Jeanneret peuvent compléter ces informations.

Il en résulte que Jeanneret reçoit des images américaines grâce à une multitude de sources publiques, professionnelles et personnelles, d'origine chaux-de-fonnière, française ou allemande.

Le type et l'importance de ces sources varient en fonction de la période englobant à la fois le lieu géographique, le centre d'intérêt, les lectures et les rencontres de Jeanneret. Jusqu'en 1907, compte tenu de sa présence dans la ville horlogère de La Chaux-de-fonds, à l'école d'art, la présence d'images dans des publications de l'industrie horlogère, dans les quotidiens chaux-de-fonniers, et, avant tout, dans les revues universelles et les revues d'art internationales de l'école, apporte de premiers éléments. Pour la période de 1907 à 1911, les voyages et les rencontres de Jeanneret, l'élargissement de son travail vers l'urbanisme et une certaine ouverture vers les objets modernes amènent à chercher des références, au-delà de celles des lectures littéraires, des sources générales (revues universelles) et des revues de l'école (Jeanneret séjourne au moins six mois à La Chaux-de-Fonds), chez Auguste Perret et dans plusieurs publications allemandes et autrichiennes traitant de l'architecture et de l'urbanisme. Enfin, de 1911 à 1917, Jeanneret étant architecte à La Chaux-de-Fonds et certains de ses amis à l'étranger, il est utile de chercher des images dans la correspondance ainsi que dans les documents et contacts professionnels, en plus des publications de type général.

L'accès de Jeanneret à toutes ces images varie en fonction de leur proximité. Dans ce sens, les images américaines que connaît l'architecte sont certainement celles des documents en sa possession (cartes postales de ses amis Philippe Zysset (1889-1974) et de Octave Matthey (1888-1969) — tous les deux partis pour New York —, ouvrages de Sitte, Alexandre Cingria (1879-1945), Werner Hegemann (1881-1936), *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes*), celles des contacts personnels (amis, Perret), et celles d'un certain nombre de

L'appel des amis à New York.

(Zysset à Jeanneret, 08/05/1912, coll. FLC ; Matthey à Jeanneret, 08/09/1913, coll. FLC.)



monographies et revues professionnelles qu'il consulte soit pour rédiger son étude non publiée *La Construction des villes* soit en tant qu'architecte installé à La Chaux-de-Fonds¹²⁰.

S'il est probable que Jeanneret connaisse d'autres sources professionnelles identifiées, et notamment celles de la bibliothèque de l'école d'art de La Chaux-de-Fonds¹²¹, nous ne savons pas dans quelle mesure il consulte les sources générales, c'est-à-dire les monographies des bibliothèques, les revues universelles, les quotidiens. L'étude de ces sources est cependant indispensable pour connaître le contexte général, l'état de connaissance du public, les images mentales et graphiques et l'esprit de son époque.

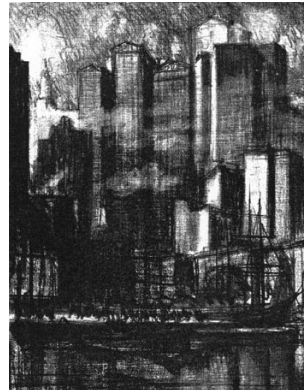
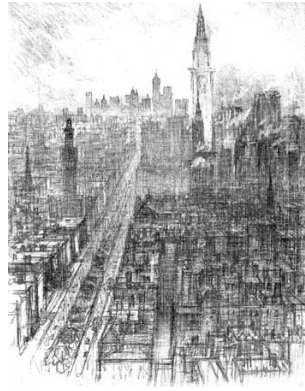
Globalement, Jeanneret est exposé aux images mythiques et aux images techniques. Les sources générales et personnelles lui fournissent les premières, tandis que les sources professionnelles lui livrent les secondes. Cependant, cette distinction peut s'effacer.

Dans les sources générales (notamment ouvrages géographiques et revues universelles), et au-delà des images mentales concernant le capitalisme sauvage, les élections présidentielles, les faits divers sordides, les catastrophes naturelles etc. — éléments récurrents à travers toute la période étudiée —, le portrait de la ville américaine évolue sensiblement. En vingt ans (de 1893 à 1913 environ), il passe d'un rejet important à une acceptation grandissante (grâce aux exploits techniques) puis parfois vers une admiration pour l'esthétique.

La raison principale en est le changement de regard provoqué par les transformations de New York, ville qui concentre sur elle la quasi-totalité des images américaines transmises. Dans la mesure où la métropole s'agrandit, s'invente et se modernise, cela ne surprend guère. En effet, les infrastructures, les ouvrages d'art,

120. Parmi d'autres sources, on sait que Jeanneret se sert de *L'art de bâtir les villes* (1889 en allemand ; 1902 pour la trad. fr.) de C. Sitte, mais aussi de *Platz und Monument* (1908) d'A. Brinckmann et de *Kulturarbeiten, Band 4: Der Städtebau* (1906) de Schultze-Naumburg. Cf. Schnoor, Christoph, *La construction des villes. Jeannerets erstes städtebauliches Traktat von 1910/11*, thèse de doctorat, Berlin, Technische Universität, 2002. Quant aux périodiques, Jeanneret dit consulter de manière exhaustive *Der Städtebau*. Il consulte aussi, peut-être plus accessoirement, la *Süddeutsche Bauzeitung*, la *Deutsche Bauzeitung* et la *Berliner Architekturwelt*. Les principales revues d'architecture suisses sont la *Schweizerische Bauzeitung* et *L'Architecture suisse*.

121. Par exemple la revue *L'art public*, revue de l'Institut international d'Art public dont le siège est à Bruxelles et à laquelle, parmi d'autres, J. Stübgen, Louis Cloquet (1849-1920), D. Burnham et J. C. N. Forestier contribuent.



New York élevé au rang de ville d'art et de Nature.

(*The Studio*, 1909 ; pp. 131-140.)

les bâtiments publics, les transports, les gares et les gratte-ciel se développent. Ce dernier est l'élément le plus souvent illustré à travers toute la période étudiée. En 1903, même une image du Fuller Building est publiée dans *la Revue Internationale de l'Horlogerie (RIH)*, éditée à La Chaux-de-Fonds et proche de l'école d'art fréquentée par Jeanneret. Alors que la *RIH* nomme certes, et à maintes reprises, les méthodes de travail rationnelles dans les usines américaines, les trusts, les inventions et la publicité d'outre-Atlantique, l'article de 1903 consacré à cet immeuble new-yorkais est le seul de la période 1900-1907 n'ayant strictement aucun rapport avec l'industrie horlogère¹²².

A côté des objets isolés, les descriptions et vues qui ne sont pas spécifiquement consacrées à la ville participent également au changement de regard. Vu depuis la rade, de haut ou depuis le trottoir, New York est montré comme un paysage au potentiel à la fois monumental et pictural.

C'est également dans ce paysage que partent et arrivent les paquebots, qu'ont lieu les courses d'automobiles, et devant lequel passent les avions à partir de 1909¹²³. Si les automobiles et les avions semblent transférer leur modernité à la ville, les paquebots sont apparentés aux gratte-ciel pour leur structure, leurs dimensions et leur univers de ville à part entière.

Attirés par ces images, des proches de Jeanneret se rendent à New York. Ils transmettent une image somme toute similaire aux sources générales et renforcent ainsi l'image mythique. Sur la carte qu'il envoie depuis New York à Jeanneret en 1912, le peintre Philippe Zysset écrit, à propos du Metropolitan Life Building :

«Mon cher Mr Jeanneret, Je n'ai pu trouver la photo d'un gratte-ciel que je pense plus beau que celui-ci, mais il a

122. «Les maisons géantes aux Etats-Unis», *RIH*, no. 17, 1er septembre 1903, pp. 468-469.

123. Cf., par exemple, F. H., «De New-York à Paris en automobile», *L'Illustration*, 29 février 1908, pp. 148-150 ; «Une belle promenade aérienne de Wilbur Wright», *L'Illustration*, 16 octobre 1909, p. 281. Pour les paquebots, cf., par exemple, Jessen, Peter, «Deutsche Form im Weltverkehr», in *Der Verkehr. Jahrbuch des deutschen Werkbundes 1914*, Jena, Eugen Diederichs, 1914, planche np



Nouvelles «merveilles» du monde et image principale du continent américain.

(*Les merveilles...*, np. ; p. 338 ; *Art Public*, 12/1908, p. 54.)



tout de même quelque chose. [...]»¹²⁴

Fin 1912, Octave Matthey, ami proche de Jeanneret, déclare «New York sans âme, sans quoi que ce soit», alors qu'il «était persuadé que l'horreur de cette ville lui parlerait»¹²⁵. Or, seulement dix mois plus tard, ce même Matthey, pris dans le tourbillon de vitalité et d'activité de la ville, écrit à son ami :

«Que cet assaut furibond décide ta retraite ! Déchaîne-toi, mon vieux, de ces pays de lèpre et de carie et vient où la vie explose... [...]» Rase l'Anglais ! Car tu ne dois pas compter sur moi qui l'ignore. Je n'ai pas encore fait l'effort. Il demeurerait d'ailleurs sans profit : Mon oubli des mots auxquels rien ne s'associe est incommensurable — mais [?] viens toujours. Et dis-toi que N-York est une étape avancée dans "L'île fortunée amie des flots de joie" où nos désirs accouplés nous porteront peut-être.»¹²⁶

Le message de Matthey et l'image choisie montrent bien que l'ami de Jeanneret donne l'impression d'un paysage général plutôt que celle d'un exploit architectural ou d'ingénierie.

Les revues d'art fournissent globalement l'apport le plus poétique et pittoresque à l'imaginaire new-yorkais. Elles partagent avec les sources générales l'imagerie nocturne. En revanche, elles dessinent un New York où les masses bâties deviennent évocatrices de rochers et montagnes, où bâti et nature se confondent. Nous retrouvons là par exemple Joseph Pennell dont une série de dessins est publiée dans *The Studio*, revue présente à l'école d'art de La Chaux-de-Fonds¹²⁷. Le paysage new-yorkais devient un objet d'étude artistique au même titre que celui des villes européennes. Il en découle un regard qui est adopté quelques années plus tard par les revues universelles puis par les ouvrages géographiques, comme par exemple *Les Merveilles du monde*, éditée chez Hachette, dans lequel le Fuller Building devient l'image icône du continent américain tout

124. Carte postale de Ph. Zysset à Jeanneret envoyée de New York le 8 mai 1912, cote [R 1-19-117], Fondation Le Corbusier, Paris (ci-après FLC).

125. Cf. la lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de La Chaux-de-Fonds le 17 novembre 1912, cote FLC [R3-18-220].

126. Carte postale d'Octave Matthey à Jeanneret envoyée de New York le 8 septembre 1913, cote FLC [R1-19-122]. Concernant "L'île fortunée", il est possible que Matthey fasse allusion au conte philosophique homonyme de Léon Belvèze (1875).

127. Cf. Pennell, J., «New York», *The Studio*, no. spécial 'Sketching Grounds', 1909, pp. 131-140.

entier¹²⁸. Parmi les autres sources d'images présentes à la bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds, on peut également citer l'album de photographies *Views of New York*¹²⁹.

Plutôt que de présenter des gratte-ciel ou même le paysage général new-yorkais, les revues d'architecture auxquelles Jeanneret a accès et qu'il dit consulter — c'est-à-dire les revues suisses et allemandes — se concentrent sur des projets spécifiques : urbains (Plan de Chicago), infrastructuraux (tunnels et ponts new-yorkais), et principalement architecturaux (gares et autres édifices publics à New York). L'absence du gratte-ciel traduit le scepticisme avec lequel les Européens l'accueillent. Une seule fois abordée dans une revue allemande, la question de l'importation du gratte-ciel est cependant formulée par Perret (dès 1905 dans son entretien dans *La Patrie*) et par Peter Behrens (1868-1940) (dans le *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes* de 1914).

Les articles centrés sur les questions d'urbanisme, notamment dans *Der Städtebau* et *L'Art public* mais aussi dans les revues d'architecture allemandes, ne se servent du gratte-ciel que pour l'accuser du danger qu'il cause aux villes et les conséquences néfastes qui en résultent, notamment à New York¹³⁰. Par contre, ils présentent de manière positive un certain nombre d'autres éléments urbains américains, comme les parcs et leurs systèmes¹³¹ (Boston, Chicago, New York), les transports¹³² (New York), les plans de villes¹³³ (Washington, plan d'amélioration de New York), et tous les efforts urbanistiques entrepris plus généralement depuis quelques années. Jeanneret visite en juin 1910 l'Allgemeine Städtebau-Ausstellung de Berlin où New York est l'icône de la section «Circulation et transports dans les métropoles»¹³⁴.

L'analyse des sources que Jeanneret consulte très probablement dévoile une forte opposition dans l'appréhension du gratte-ciel et de l'image globale de New York. Si le regard porté par les uns témoigne d'un intérêt croissant pour la qualité picturale de la ville, celui des autres reste implacable dans sa critique des erreurs urbanistiques causées et renforcées par la présence du gratte-ciel.

128. *Les merveilles du monde*, Paris, Hachette, s.d. [1911-1912].

129. *Views of New York*, *op. cit.*

130. Cf. surtout Hegemann, Werner, «Die Ausstellung für Städtebau und Städtische Kunst in New York», *Der Städtebau*, octobre et novembre 1909, pp. 127-131 et pp. 146-148.

131. Par exemple, Kayser, H., «Nordamerikanische Parkanlagen», *Der Städtebau*, [octobre ?] 1905, pp. 113-123.

132. H., «Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City», *Deutsche Bauzeitung*, 14, 17, 21 et 24 décembre 1910, pp. 825-829, 833-837, 845-851 et 853-859.

133. Pour le projet de la MacMillan Commission, cf. Brown, Glenn, «The Artistic Development of American Cities», *L'Art public*, no. 1, juin 1907, pp. 49-54. Pour celui de la New York City Improvement Commission, cf. Brown, Glenn, «The Artistic Development of American Cities», *L'Art public*, no. 3/4, décembre 1908, p. 54.

134. Pour le rôle de ce thème dans l'exposition, cf. Hegemann, Werner, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, vol. 2, Berlin, Verlag Ernst Wasmuth A.G., 1913, p. 155 ; pour la prédominance de New York, cf. Wittig, Paul, *Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr*, Berlin, Wilhelm Ernst & Sohn, 1909.

1917 :

«On a parlé d'Amérique tout à l'heure dans le train. Alors, horizons, vastes conceptions, espaces. La Chaux ? m... pour elle.»¹³⁶

«Il faut lire des ouvrages sur l'Amérique, pour avoir la sensation d'espace, et d'air tonique.»¹³⁷

«Je voudrais voir ce soir dans de la brume les gratte-ciels de New-York. Que Paris est une province !»¹³⁸

Toutes ces réflexions correspondent bien à celles transmises dans les quotidiens, revues universelles, monographies géographiques et récits. Les deux seules évocations négatives, dans la lignée de l'anti-américanisme de Cingria et écrites dans une lettre à Ritter, ne constituent finalement qu'une parenthèse et ne réduisent pas la fascination qu'éprouve Jeanneret vis-à-vis de New York.

À quatre reprises, l'Amérique ou New York sont nommés dans les carnets de 1914 et 1915. Si «Amérique» désigne plus généralement le pays et la société, les notes «New York»¹³⁹ montrent que la métropole fait désormais partie des références urbaines de Jeanneret. Les éléments new-yorkais ne sont pas spécifiés, mais pour Jeanneret l'aspect positif l'emporte sur les critiques entendues ou lues, notamment du côté des urbanistes allemands. La façon dont Jeanneret voit Paris à la lumière de l'échelle et de la modernité de New York — façon similaire à celle de Camille Saint-Saëns (1835-1921) à son retour de New York en 1907 —, nous éclaire sur le rôle que joue désormais New York comme métropole phare.

Dans ces carnets, la référence new-yorkaise et son imaginaire associé sont mis en œuvre. L'architecte dessine sur deux pages des gratte-ciel¹⁴⁰ : deux hypothèses d'implantation, des élévations et une vue perspective. S'il s'agit bien de gratte-ciel, donc d'un type américain, il est vrai que leur position d'ensemble ne correspond pas à ce que Jeanneret a pu voir dans les sources d'outre-Atlantique. En revanche, le gratte-ciel en tant qu'immeuble isolé est une image maintes fois représentée : c'est le cas des Fuller et Times Building. Une autre image récurrente issue des sources est l'association du gratte-ciel et de la végétation, au sol, l'immeuble partiellement noyé et émergeant (Madison Square, City Hall Park, Central Park), ou sur le toit (Church Street Station). Ces deux situations sont reproduites dans le croquis perspectif de Jeanneret.

Au-delà de son rôle décoratif et de mise en scène du gratte-ciel, la présence plus générale de la végétation dans la ville est un autre dispositif américain dont les bienfaits sanitaires et climatiques ont été signalés dans les sources professionnelles.

136. Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Brügg le 10 mars 1917, cote FLC [R3-19-137].

137. Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Paris le 1er juillet 1917, cote FLC [R3-19-155].

138. Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Paris le 19 février 1917, cote FLC [R3-19-128].

139. Carnet A2, cotes FLC [W1-1-74] et [W1-1-152].

140. Carnet A2, cotes FLC [W1-1-89] et [W1-1-90].



Les tours dans le parc et l'hôtel Savoy, par Stieglitz, image accessible à l'école d'art de La Chaux-de-Fonds.

(Carnet A2, 1915, coll. FLC ; *Studio*, été 1905, pl. USVIII.)

Les villes-pilotis, autre dessin de l'époque (1915) mais publié seulement en 1921 dans le numéro 4 de la revue *L'Esprit Nouveau* et une seconde fois en 1923 dans *Vers une architecture*, correspondent également, dans leur principe, à un concept récurrent issu des multiples images venues d'Amérique¹⁴¹. Les projets de création de plancher pour la réalisation des réseaux et du transport des marchandises à Chicago et à New York, pour la couverture des voies de la Pennsylvania Station et de la gare Grand Central témoignent de la relative facilité avec laquelle les niveaux de circulation peuvent être multipliés. La coupe new-yorkaise titrée «Cinq voies de circulation superposées» que Jeanneret rencontre probablement pour la première fois à l'exposition de Berlin en 1910 est d'ailleurs une référence qu'il publie aussi bien dans *L'Esprit Nouveau* en 1924 que l'année suivante dans son livre *Urbanisme*¹⁴².

Il est clair que certaines idées dessinées par Jeanneret sont proches de celles de son ancien patron A. Perret formulées à la même époque. La ville gratte-ciel de Jeanneret pourrait se référer aux «tours au milieu de parcs de verdure» que Perret propose en 1914¹⁴³. En 1915, parmi les notes prises à la Bibliothèque Nationale à Paris, Jeanneret note :

«Aug. Perret voit des tours : Au lieu de 4000 mètres [carrés] de maisons à 5 étages, prenez 1000 m2 de maisons à 20 étages. Et les 3000 m2 faites en du parc à grands arbres. Alignez vos tours dans cette mer de verdure. Vous aurez l'une des plus majestueuses allées que cerveau puisse rêver. 9 août 1915.»¹⁴⁴

En revanche, comme Jeanneret, puis Le Corbusier, remarque à plusieurs reprises, Perret ne produit rien de concret. En 1910 déjà, Jeanneret exprime un regret :

«[...] On s'occupe intensément en Allemagne de la construction des villes. Et j'ai regretté que Monsieur Auguste n'ait pas eu l'occasion pendant que je travaillais chez vous, de mettre au net ses idées sur ce sujet.»¹⁴⁵

141. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels à MM. LES ARCHITECTES (3e Article)», *L'Esprit Nouveau*, janvier 1921 (no. 4), pp. 468 ; et Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, Paris, G. Crès, 1923, p. 44.

142. Le Corbusier, «Nos moyens», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1924 (no. 27), np ; Le Corbusier, *Urbanisme, op cit.*, p. 144.

143. Voirol, Sébastien, «Où en sont les architectes ?», *Montjoie!*, avril-juin 1914, pp. 12-13. L'historiographie attribue les idées centrales de ce texte, ainsi que celles du manuscrit 'Le style sans ornements' dont il est extrait, à A. Perret, cf. Laurent, Christophe, «Quand Auguste Perret définissait l'architecture moderne du XXe siècle», *Revue de l'art*, no. 121, 1998, pp. 61-78.

144. Note prise le 9 août 1915 sur les fiches de la B.N., cote FLC [B2-20-106].

145. Lettre de Jeanneret à Perret envoyée de Munich le 29 août 1910, cote FLC [E1-11-41].

Plus tard, au milieu des années 1920, et déjà en rupture avec A. Perret, Le Corbusier nie toute connaissance des idées de son ancien maître concernant la ville. Dans une lettre destinée à son ancien maître, il écrit :

«En 1908, j'avais 21 ans, vous m'avez dit : "J'ai dans l'idée de faire les plans d'une grande ville moderne, vous dessinez bien, vous serez ma main droite (sic)" [...] D'urbanisme, chez vous, jamais, pas un trait. [...]»¹⁴⁶

Dans *Vers une architecture*, Le Corbusier rend publiquement compte de sa différence avec Perret :

«Auguste Perret a énoncé le principe de la Ville-Tour ; il ne l'a pas dessinée [...]»¹⁴⁷

Quant aux villes-pilotis de Jeanneret, elles proposent effectivement un «plancher surélevé en béton» comme Perret le décrit dans son manuscrit non publié *Le style sans ornement* mais sans le dessiner¹⁴⁸. Jeanneret insiste sur sa propre initiative et sur une vision différente de celle de Perret :

«Cette conception des pilotis, je l'avais exposée il y a longtemps à Auguste Perret et c'était une conception d'un ordre beaucoup moins magnifique [que celle de Perret] mais répondant à un besoin véritable. Elle s'appliquait à la ville courante, telle que le Paris d'aujourd'hui.»¹⁴⁹

En 1925, il répète :

«En 1915 je vous soumetts les constructions *domino* (standard, série, industrie) et les villes pilotis.»¹⁵⁰

A la différence de son ancien maître, Jeanneret dessine. Si le rôle de Perret dans la sensibilisation technique et urbanistique de Jeanneret n'est pas à négliger, l'absence de vision graphique du maître amène Jeanneret à mettre en œuvre son imaginaire américain dans ces dessins.

Lors de la période chaux-de-fonnière, l'emploi que fait Jeanneret de l'Amérique nous permet de parler globalement de «rêve américain» : le rêve d'une carrière à l'américaine ou, du moins, en Amérique ; le rêve de l'espace ; le rêve de modernité ; la référence urbanistique ; le rêve de gratte-ciel ; le rêve d'une ville de demain.

Il nous semble important d'inscrire Jeanneret dans la relation spécifique qu'entretient la Suisse avec le monde globalisé et les Etats-Unis. L'ouverture nécessaire de La Chaux-de-Fonds sur le monde extérieur se ressent jusque dans les rayons de la bibliothèque de l'école d'art. Jeanneret grandit dans un environnement où la présence de l'international est quotidienne.

Quant aux Etats-Unis plus particulièrement, la sensibilité de Jeanneret pour le pays des ingénieurs, de la

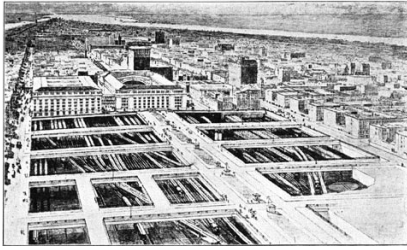
146. Lettre dactylographiée non envoyée [?] de Jeanneret à Auguste Perret, [1925?], cote FLC [E1-11-290 et 291].

147. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, p. 43.

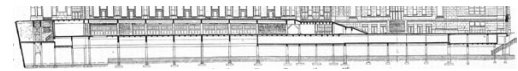
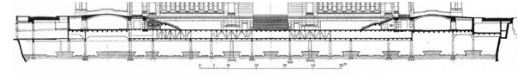
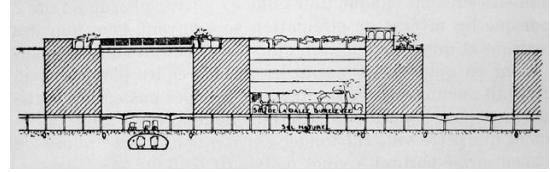
148. Ce manuscrit, qui se trouve dans le fonds Perret à l'Institut français d'architecture, est publié dans Laurent, Christophe, "Quand Auguste Perret définissait l'architecture moderne du XXe siècle", *Revue de l'art*, no. 121, 1998, pp. 61-78. Laurent attribue les idées centrales de ce texte à A. Perret et pense que celui-ci a dû le dicter en grande partie à Voirol.

149. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, p. 44.

150. Lettre dactylographiée non envoyée [?] de Jeanneret à Auguste Perret, [1925?], cote FLC [E1-11-290 et 291].



Sols artificiels et couches
infrastructurelles à New York.
Coupe de la «ville-pilotis»
(à droite, en haut) que Le
Corbusier datera de 1915.



(Wittig, *Die Weltstädte...*, p. 40 ; *L'Esprit
Nouveau*, 01/1921, p. 468 ; *Deutsche
Bauzeitung*, 14/12/1910 ; 17/12/1910.)

hardiesse constructive et de la discipline du travail peut être expliquée par sa rencontre avec Perret. Elle peut également s'expliquer par l'origine chaux-de-fonnière, malgré une ambiance culturelle dominée par Paris. Certes concurrents sur le marché de l'horlogerie, les deux «républiques sœurs» (Suisse et Etats-Unis) sont plus proches, par leur mentalité, que la France et l'Amérique, protestantisme et esprit mercantile aidant. L'attention et l'enthousiasme des revues d'architecture suisses pour les villes américaines dès 1893/1900 en témoignent tout autant que les images de la modernité américaine publiées dans les revues d'horlogerie. Cette sensibilité de La Chaux-de-Fonds pour la modernité urbaine de l'Amérique pourrait alors être en partie responsable de celle de Jeanneret qui, dans les années 1920, lui ferait ressentir en retour, la forme urbaine de sa ville natale plus pertinente.

On trouve aussi chez Jeanneret une présence parallèle d'idées urbaines apparemment contradictoires. Car au moment où il rêve de New York et fabrique des croquis de visions métropolitaines, il élabore, dans sa pratique architecturale chaux-de-fonnière, des projets de maisons d'une part et d'une cité-jardin d'autre part. C'est une dualité qui s'explique par les objets respectifs de ses réflexions urbaines, la ville et la métropole, c'est-à-dire La Chaux-de-Fonds et Paris ou New York. Jeanneret possède donc la capacité de mener des réflexions simultanées, de vivre dans des univers parallèles. Il ne vit donc pas dans des phases d'intérêt consécutives.

C'est cette capacité qui lui permet d'amorcer des évolutions, notamment vers la modernité. En dehors de l'apparition du classicisme dans son édifice théorique, il est maintenant possible d'affirmer que l'intérêt pour la métropole, appuyé sur un corpus d'images américaines et associé à un changement d'échelle et d'esthétique, est déjà amorcé. La modernité urbaine de la Ville Contemporaine, c'est-à-dire bien plus que le gratte-ciel, n'est pas qu'un simple ajout à une pensée classique. Les idées de modernité urbaine, ainsi que l'admiration de l'ingénieur, sont bien antérieures à 1918, et naissent de manière parallèle dans la pensée de Jeanneret. Aussi, l'idée de grandeur n'est pas exclusivement basée sur le classicisme.

X.5

New York, incontournable référence pour Paris (1914-1926)

En grande partie grâce aux efforts américains déployés aux côtés de la France lors de la guerre de 14-18, la période française d'après-guerre est celle d'une acceptation grandissante de la culture américaine ; acceptation qui se manifeste dans ce qui est habituellement appelé «l'américanisme». Si ce phénomène est couramment décrit dans l'historiographie des relations culturelles entre la France et l'Amérique, le rôle spécifique de New York dans les discours d'aménagement urbain de Paris reste à révéler.

Bien que cette question ne puisse être étudiée de façon exhaustive, ce dernier chapitre propose néanmoins d'analyser les théories et projets d'A. Perret et de Le Corbusier à la lumière du rôle de New York. Ces deux architectes sont les seuls à dessiner des propositions concrètes de modernisation de Paris dans la première moitié des années 1920. L'intention est de montrer ici qu'ils, comme Augustin Rey qui continue dans la période d'après-guerre à exploiter avec les mêmes images le cas new-yorkais pour ses propres théories (cf. le chapitre précédent), ne peuvent pas, de toute évidence, parler de Paris et de son avenir sans se référer à New York qui est devenu le point de repère incontournable en matière de métropole moderne. Mais, en réalité, Perret et Le Corbusier ne font là que continuer, à leur manière, le discours ambigu d'Hénard.

Les visions d'A. Perret

Depuis qu'il a émis, en 1905, son idée d'entourer Paris «d'une ceinture de maisons énormes», Auguste Perret continue à réfléchir sur les métropoles de l'avenir. Le chapitre «La ville de demain» de son manuscrit non publié *Le style sans ornement* de 1914 en témoigne¹⁵¹. On y lit :

«Bâtissons la cité moderne! Recouvrons d'abord en totalité sa superficie prévue d'un plancher surélevé en Béton.

Sous ce plancher s'effectueront sans embarras tous les services de transports en commun, tous les factages.

«Elevons des maisons très hautes, donnant ainsi accès à l'air et à la lumière.

151. Ce manuscrit se trouve dans le fonds Perret à l'Institut français d'architecture. Il est publié dans Laurent, «Quand Auguste Perret... », *Revue de l'art*, *op. cit.*, pp. 61-78. Laurent attribue les idées centrales de ce texte à A. Perret et pense que celui-ci a dû le dicter en grande partie à Sébastien Voirol, son beau-frère, qui est en l'auteur officiel.

«Nous aurons une ville saine, agréable, offrant le spectacle d'une série de tours alignées au milieu de la verdure d'un véritable parc.»

Dans les années 1910, Perret n'évoque aucune référence pour ses idées, contrairement à 1905, où il répond par l'affirmative à la question «Comme aux Etats-Unis ?» posée par un journaliste. Or, le sol artificiel, les gratte-ciel, les tours associées à la végétation — les éléments de la ville moderne à construire — témoignent de la continuité de la présence d'images de modernité urbaine américaine dans sa théorie. Perret, qui ne fournit pas d'images concrètes de ses visions urbaines à Jeanneret, s'appuie sur la même référence que le jeune Suisse.

L'analyse de la correspondance de Jeanneret avec Perret dans les années suisses dévoile l'attirance partagée par les deux hommes pour l'Amérique. Jeanneret aborde des thèmes spécifiques adaptés au destinataire. Perret est son interlocuteur préféré pour parler d'Amérique, de modernité et de projets de voyage vers l'outre-Atlantique :

«[...] Je suis de ceux qui se réexpatrient. Après un stage chez un ingénieur, j'étudierai les rouages du mouvement moderne allemand si vivace dans sa mise en pratique... - si peu ému d'artistisme, hélas ! - Et je ne perds pas de vue la perspective que m'ouvrait Monsieur Auguste d'un séjour à Chicago. [...]»¹⁵²

De toute évidence lancée par Perret, l'idée de ce séjour ne se réalisera pas. Quatre ans plus tard, en 1914, Jeanneret revient cependant à la charge, parlant à l'architecte parisien d'un voyage qui pourrait le tenter :

«Je caresse un rêve, celui d'aller en congrès avec des ingénieurs de France, à San Francisco 1915 par le Panama et retour par New York. Il me faudra pour ce voyage cher, installer bien des hétaïres puisque peut-être, cette année, je ne mettrai rien sous toit ! Les immenses bétonnages du Panama, les folles maisons du nouveau Monde, le profond de cette vie toute moderne me fascinent. Il faudra voir cela.»¹⁵³

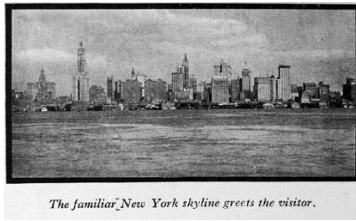
Ni Jeanneret ni Perret ne traversent l'Atlantique, bien qu'une brochure de la compagnie transatlantique United States Lines des années 1920, conservée par Perret, indique que son envie de se rendre en Amérique semble toujours intacte dans la décennie suivant cette correspondance¹⁵⁴.

Tout au long des années 1920, selon son habitude établie depuis 1905, A. Perret ne publie lui-même aucun texte sur la question des villes et de Paris en particulier. La seule diffusion publique de ses idées se fait par des

152. Lettre de Jeanneret à Perret envoyée de La Chaux-de-Fonds le 26 mars 1910, cote FLC [E1-11-36].

153. Lettre de Jeanneret à Auguste Perret envoyée de La Chaux-de-Fonds le 3 juin 1914, cote FLC [E1-11-100].

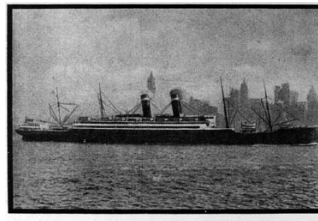
154. United States Lines, *Economy Tours to America*, s. l. n. d. [avant 1930]. La brochure se trouve dans le dossier 535 AP 555/2 «Coupages de presse» des Archives Perret de l'Institut français d'architecture.



The familiar New York skyline greets the visitor.



The Grand Central Terminal of New York stands clear in strength and beauty.



s.s. "America," the largest Cabin steamer in the world.



Trace d'une envie de voyage d'A. Perret.

(*Economy Tours...*, fonds Perret, coll. IFA.)

articles d'autres auteurs qui leur consacrent des passages plus ou moins longs¹⁵⁵. Dans ces textes, la référence de New York apparaît de façon explicite et croissante. Si ce n'est pas encore le cas en 1920 dans un article de *L'Intransigeant* — on y cite Perret voulant élever des tours et pensant que «Paris est une moisissure qui a poussé au hasard indépendamment de la volonté des hommes, sinon de leur goût»¹⁵⁶ — cela commence, en 1921, dans un article de *Excelsior*. Titré «L'adaptation des villes aux exigences de la vie contemporaine», ce texte résume une nouvelle fois les idées de Perret sur la «ville rationnelle moderne», équipée de tours d'habitation, d'une circulation multi-étages, de superpositions des croisements etc. Il est fait de longues citations de l'architecte, dont la suivante :

«On évitera l'erreur des gratte-ciels (*sic*) américains, tout à fait illogiques, dans des avenues trop étroites. Au centre des voies de la cité s'étagèrent les pistes de circulation à vitesse moyenne et accélérée, interdite aux piétons, qui ne marcheront plus que dans des jardins.»¹⁵⁷

En 1922, l'article «Les cathédrales de la cité moderne» que le «vulgarisateur» Jean Labadié publie dans *L'Illustration* révèle clairement que le terme «gratte-ciel américains» signifie en réalité «gratte-ciel new-yorkais»¹⁵⁸. En effet, trois photographies, sur cinq illustrations au total, sont des vues de New York prises d'un avion : la première depuis la baie, la deuxième montre le Municipal Building et le quartier jusqu'à l'Hudson, la troisième est un en quelque sorte un portrait du Woolworth Building vu depuis l'ouest. Le texte commence de manière

155. Un certain nombre de ces textes d'auteurs autres que Perret se trouvent dans une liste dont le titre est, étonnamment, «Liste des écrits, des conférences et des entretiens publiés d'Auguste Perret, 1905-1953». Elle est publiée dans Abram, Joseph ; Lambert, Guy ; Laurent, Christophe, *Auguste Perret, Anthologie des écrits, conférences et entretiens*, Paris, Le Moniteur, 2006, pp. 458-466. Notons à titre d'information qu'une grande partie de ces textes se trouve aux Archives Perret, dans un dossier plus pertinemment nommé «Écrits et conférences sur Auguste Perret» dans lequel on peut trouver d'autres articles, absents de cette même liste, mais suivant la même méthode de résumer ou de vulgariser les idées de l'architecte. Cf. le dossier 535 AP 555/2 («Coupures de presse») du fonds Perret.

156. «Ce que j'ai appris à propos des villes de demain», *L'Intransigeant*, 25 novembre 1920, p. 4. Une coupure de cet article se trouve dans le dossier 535 AP 550 «Albums de coupures de presse» des Archives Perret.

157. Pays, Marcel, «L'adaptation des villes aux exigences de la vie contemporaine», *Excelsior*, 25 août 1921, pp. 2-3. Une coupure de cet article se trouve dans le dossier 535 AP 550 «Albums de coupures de presse» des Archives Perret.

158. Labadié, Jean, «Les cathédrales de la cité moderne», *L'Illustration*, 12 août 1922, pp. 131-135.

élogieuse :

«Puisque les locaux d'affaires se multiplient, pourquoi ne pas les entasser à la manière américaine en d'immenses *gratte-ciel* ? Autant de gagné pour l'habitation environnante !

«Le lecteur peut admirer [...] la masse grandiose du quartier Manhattan, à New-York. Le plus élevé des bâtiments qu'il aperçoit, avec une flèche centrale, est le *Woolworth* (244 mètres, 55 étages), en partie masqué par l'énorme bloc rectangulaire de l'*Equitable*. [...] M. Woolworth [...] a dénommé lui-même son building (composé d'un millier de bureaux particuliers, sans compter les banques ni les grands établissements du rez-de-chaussée) la « Cathédrale du Commerce ». Mais notre photographie [...] montre l'ensemble de Manhattan en une masse compacte, presque organisée, formant elle-même la cathédrale dont le Woolworth n'est plus que le clocher.»¹⁵⁹

Une fois cette fascination admise, l'auteur met très vite en garde contre New York pris comme modèle :

«Quel que soit ici l'impression de grandeur, ne nous laissons pas aller au lyrisme. Pour retrouver le désordre qui préside réellement à ce groupement colossal, il n'est que de redescendre du ciel dans la rue, je veux dire dans Broadway [...].

«Aux heures du commencement et de la fin du travail, 28 ascenseurs ultra-rapides déversent dans cette rue les 10.000 employés du gratte-ciel. Ces 10.000 employés retrouvent là tous leurs camarades des buildings voisins. Les 12 avenues principales, larges de trente mètres, qui desservent le quartier, refusent littéralement d'absorber cette foule géante. [...]

«Ce conflit tragique, issu d'une solution technique hardie poussé à l'extrême dans un seul de ses facteurs, doit être un avertissement pour les villes européennes qui seraient tentées d'imiter l'Amérique. Il faut non pas imiter, mais tenir compte de l'expérience américaine.»¹⁶⁰

Une très brève énumération des projets de gratte-ciel pour le quartier de la Friedrichstrasse de Berlin — projets qui, basés sur la spéculation, répètent selon Labadié les erreurs américaines —, permet à l'auteur d'introduire le deuxième objectif de son article, à savoir la présentation des idées de Perret comme une réponse possible à la question suivante :

«L'Amérique, malgré des inconvénients reconnus, persiste dans l'érection des gratte-ciel. L'Allemagne s'oriente vers la construction en hauteur. L'Angleterre, traditionaliste, hésite.

«Que va faire Paris ?»¹⁶¹

Les idées de l'architecte parisien sont représentées dans le dessin titré «L'avenue des Maisons-tours», une

159. *Ibid.*, p. 131.

160. *Ibid.*

161. *Ibid.*, p. 132.



Le contexte de présentation du célèbre projet des «maisons-tours».

(*Illustration*, 12/08/1922, p. 131 ; p. 132 ; p. 133 ; p. 134.)



«composition de Jacques Lambert, d'après les esquisses de l'architecte Auguste Perret»¹⁶². Comme décrit auparavant, il s'agit pour Perret d'introduire une ceinture de gratte-ciel de 250 mètres de hauteur autour de Paris, «sans rien démolir, autrement dit sans haussmanniser»¹⁶³ :

«La rue étroite est la chose du passé. L'automobile exige la très large avenue. Quant à la maison, nos moyens techniques permettent de lui assigner, dès maintenant, les nuages pour plafond. Le principe de Léonard de Vinci nous conduit alors à des avenues de 250 mètres.»¹⁶⁴

Souvent reproduite dans les études historiographiques mais toujours montrée de manière isolée, cette image, censée illustrer la grande différence avec la situation dans la métropole américaine, prend tout son sens à côté des vues new-yorkaises.

Bien que la photographie du Woolworth Building puisse suggérer le contraire, l'article de *L'Illustration* n'en cite comme exemple qu'un aspect caché : l'exploitation possible des sous-sols qui, selon Labadié, «contiennent un vaste restaurant, un salon de coiffure, une piscine, le tout « si bien aéré — nous dit Jacques Gréber dans son magnifique ouvrage en deux volumes sur *L'Architecture aux États-Unis* — qu'on n'aperçoit pas l'absence du contact direct avec l'atmosphère extérieur »»¹⁶⁵.

Dans quelques textes ultérieurs consacrés aux idées de Perret, ce même édifice joue cependant d'autres rôles positifs de référence encore. Par exemple, un auteur de *L'Avenir syndical* note à propos du projet de l'architecte parisien d'élever des «immeubles tours ayant une hauteur de 250 mètres» :

«Ce n'est pas là un projet irréalisable. New-York possède de ces géants. Qui ne connaît, au moins de nom, ou par les reproductions photographiques, le fameux « Woolworth building » qui s'élève à 244 mètres du sol et possède 54

162. La cinquième et dernière vue, placée à la fin de l'article, est un dessin d'A. Perret de son «Église en ossature de béton armé, en construction au Raincy».

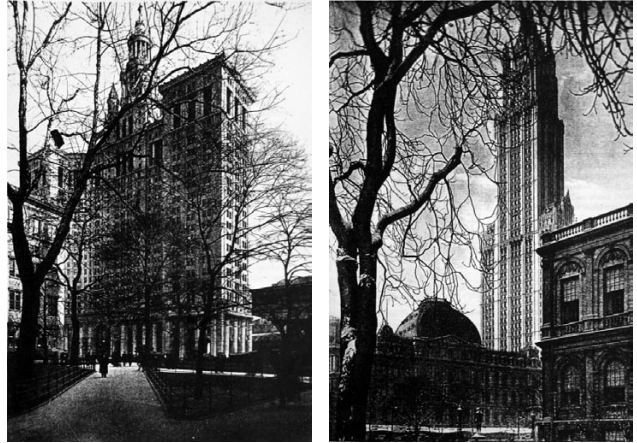
163. Labadié, Jean, «Les cathédrales...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 132.

164. *Ibid.*

165. Labadié, Jean, «Les cathédrales...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 135.

Le Gratte-ciel isolé dans le parc :
la vision dominante, chez Gréber
aussi.

(Gréber, *L'Architecture...*, pl. II ; pl. III.)



étages.»¹⁶⁶

Un autre exemple du rôle positif du Woolworth Building apparaît dans le deuxième article que Labadié consacre, en tout cas partiellement, aux idées de Perret. Paraissant en 1925 dans la revue *La Science et la Vie*, il est accompagné, entre autres, de deux des trois photographies de New York déjà publiées dans *L'Illustration*. Si le sous-titre de la vue générale de New York reste descriptif, celui de la photographie du Woolworth Building dévoile que le rôle des photographies new-yorkaises incluses dans l'article de 1922 ne se limite pas à celui du contre-exemple :

«Construit au centre d'un square en rapport avec sa hauteur, il constituerait la plus hygiénique des demeures.»¹⁶⁷

Le «magnifique ouvrage de Gréber» évoqué précédemment par Labadié montre d'ailleurs que cela est en partie déjà réalisé et donne ainsi une vue réaliste des visions de Perret. La photographie du Woolworth Building — mais aussi celle du Municipal Building — incluses dans l'ouvrage, prises de la manière dont Stieglitz et Coburn ont pu voir le Fuller Building, illustrent parfaitement bien, sans même parler de similitudes stylistiques avec les tours de Perret, la phrase suivante de Labadié à propos du projet de Perret :

«La ville devient, théoriquement, un immense square planté de tours.»¹⁶⁸

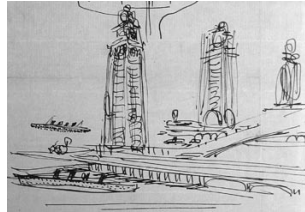
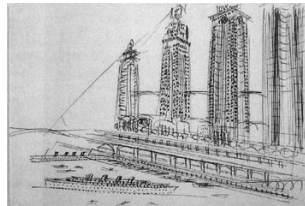
L'objectif de Labadié et, à travers lui de Perret, comporte donc une ambiguïté de taille : démontrer l'intérêt et la validité des gratte-ciel américains, et notamment du Woolworth Building, tout en se distanciant du paysage urbain dont ce dernier est issu :

«Il est regrettable qu'au 3e Congrès des Villes, qui vient de tenir ses assises à Paris, les idées de M. Perret n'aient pas fait l'objet d'une étude sérieuse. C'était d'autant plus nécessaire qu'un congrès américain similaire tout récent a,

166. Bordes, L., «Gratte-ciel et nouveau ciment», *L'Avenir syndical*, 25 septembre 1922. Une coupure de cet article se trouve dans le dossier 535 AP 550 «Albums de coupures de presse» des Archives Perret.

167. Labadié, Jean, «A la recherche du « Home scientifique »», *La Science et la vie*, décembre 1925, p. 551. Une coupure de cet article se trouve dans le dossier 535 AP 550 «Albums de coupures de presse» des Archives Perret.

168. Labadié, Jean, «Les cathédrales...», *L'Illustration*, *op. cit.*, p. 132.



Gratte-ciel & paquebot : une association new-yorkaise.

(*La Science et la vie*, 12/1925, p. 554; «Études pour les Villes-Tours, fonds Perret, coll. IFA ; *Illustration*, 12/08/1922, p. 131.)



paraît-il, condamné les gratte-ciel comme coûteux et encombrant.

«Coûteux ? Non, si l'on veut bien considérer que l'emploi, sur une grande échelle, de matériaux standardisés abaisserait le prix de l'entreprise.

«Encombrants ? C'est peut-être vrai des « buildings » de New York dont la gerbe serrée étouffe tout un quartier de la ville.

«Mais le plan d'ensemble de M. Perret ne fait-il pas figure de jardin — si on le compare à la forêt des gratte-ciel new-yorkais, poussés au hasard sur le terrain des affaires ?»¹⁶⁹

Jardin versus forêt, plan d'ensemble versus hasard : tout en utilisant le type gratte-ciel, le projet de Perret est censé produire un paysage diamétralement opposé à celui qui lui sert de comparatif. Dans une sorte de retour, le jardin issu de considérations scientifiques donne une nouvelle légitimité au gratte-ciel, attaqué dans son pays d'origine même.

Malgré le rejet de la forme urbaine de New York, nécessaire à la cause du projet du «home scientifique», Perret se sert de cette forme quand il associe la «Maison-tour» aux paquebots transatlantiques. De toutes les métropoles des années 1920, New York est en effet la seule à offrir le lien entre objets modernes de grande hauteur et objets modernes flottants de grande longueur. Comme nous l'avons vu précédemment, la brochure de la compagnie United States Lines exploite ce fait. C'est dans l'article de Labadié de 1925 qu'un dessin montre une « Maison-tour » entourée de quelques bâtiments bas avec, au premier plan, un navire de 250 mètres de long. Cette association sert d'abord à expliquer la faisabilité technique de l'édifice :

«Navire et maison-tour ne sont pas autre chose que des « bâtiments » en forme de poutre, c'est-à-dire possédant le même « moment d'inertie » pour une même solidité.»¹⁷⁰

L'intérêt de Perret dépasse cependant la mise en rapport géométrique et structurelle de ces objets. C'est le

169. Labadié, «A la recherche...», *La Science et la vie*, op. cit., p. 556.

170. *Ibid.*, p. 554.

paysage qui en résulte qui l'intéresse. Impossible à réaliser à Paris — à défaut d'un port de mer —, c'est dans des dessins intitulés les «Villes-Tours» que cette quête de modernité s'exprime¹⁷¹.

Les dessins de «Villes-Tours», placés à côté de la photographie de la pointe de Manhattan publiée en 1922 et en 1925 dévoilent des parallèles étonnants. Or, à lire les notes de Perret même, ceci n'a rien d'étonnant. Dans un court texte manuscrit titré «Urbanisme - Villes nouvelles» issu du même dossier, il note :

«New York fruit du hasard : c'est la beauté d'un paysage sans ordre, sans art, mais avec des éléments pour des grandes choses en y faisant intervenir l'art.»¹⁷²

Dans un deuxième texte, on peut lire une version simplifiée. Elle exprime exactement la façon dont procède Perret :

«New York, fruit du hasard, beauté d'un paysage, on y voit des éléments dont l'art pourrait se servir pour faire de grandes choses.»¹⁷³

Le Corbusier : vers une référence new-yorkaise

Plus explicite dans son rapport avec l'Amérique que Perret et que ceux qui écrivent sur Perret, Le Corbusier — Ch.-Ed. Jeanneret adopte ce pseudonyme en 1920 — affiche ouvertement ses références d'outre-Atlantique, bien que de manière différée et différente pour l'architecture et l'urbanisme. Dans les deux premiers des «Trois rappels à Messieurs les architectes» (I - Le volume; II - La surface) qu'il publie une première fois fin 1920 dans la revue *L'Esprit Nouveau* — dont il est co-éditeur —, l'architecte inclut plusieurs photos d'usines, d'entrepôts et de silos à grains nord-américains, tous censés montrer la voie d'une nouvelle esthétique architecturale inspirée par celle de l'ingénieur¹⁷⁴. En reprenant quatre de ces images — dont celle du New York Port of Embarkation and Army Supply Base (1918) de Cass Gilbert, la seule en situation urbaine — dans l'article «Esthétique de l'Ingénieur - Architecture» paraissant un an plus tard dans la même revue, Le Corbusier attribue à ces références une grande importance¹⁷⁵.

Afin d'illustrer son admiration pour les ingénieurs d'outre-Atlantique et son mépris des architectes de ce même pays, Le Corbusier publie aussi, après les vues des usines américaines, une du Spreckels Building de San

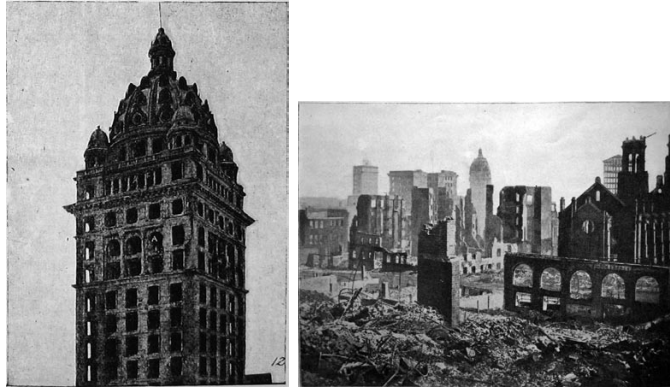
171. Cf. le dossier non daté intitulé «Etude pour les Villes-Tours» et comportant des dessins dans le dossier 535 AP 414/3 des Archives Perret. Si certains dessins y sont signalés comme étant de la main de Charles Imbert, aucune indication précise de date n'existe en dehors de la période.

172. «Urbanisme - Villes nouvelles ?», s. d., dossier 535 AP 414/3 des Archives Perret.

173. «New York», s. d., dossier 535 AP 414/3 des Archives Perret.

174. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels à MM. les architectes (1er et 2e article)», *L'Esprit Nouveau*, octobre et novembre 1920 (nos. 1 et 2), pp. 90-96, 195-200.

175. Le Corbusier-Saugnier, «Esthétique de l'ingénieur-Architecture : Revue de l'année», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1921 (double no. 11/12).



San Francisco 1906 : Le Corbusier s'en souviendra longtemps après.

(*L'Esprit Nouveau*, 11/1920, p. 200 ; *Illustration*, 19/05/1906, p. 310.)

Francisco prise juste après le tremblement de terre en 1906¹⁷⁶. La référence à cet événement lointain peut appuyer notre hypothèse que les images auxquelles Jeanneret était confronté dans sa jeunesse continuent à être employées au sein de son monde de référence. A l'époque, on trouve des rapports sur le tremblement de terre et de l'incendie de San Francisco dans de nombreuses revues, par exemple dans *L'Illustration*¹⁷⁷.

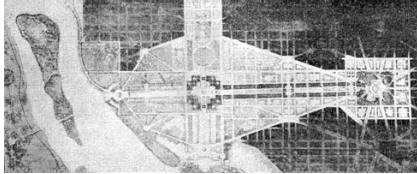
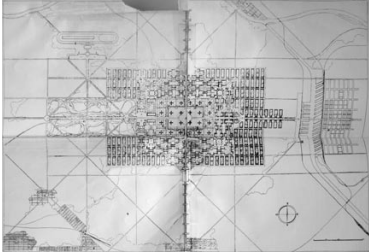
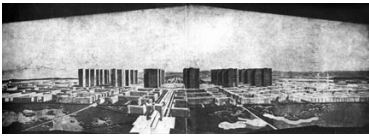
Concernant les idées de Le Corbusier sur la grande ville, la troisième partie de son article «Trois rappels à Messieurs les architectes» (III - Le plan), publié en janvier 1921, contient des documents graphiques des villes-tours (plan, élévation, vue perspective), des villes-pilotis (coupe) et des rues à redents (plan, vue perspective)¹⁷⁸. Alors que ces dernières apparaissent ici pour la première fois, la coupe des villes-pilotis est datée 1915 et les dessins des villes-tours, inédits, sont issus des premiers croquis de 1914/1915. On peut constater que dans l'ensemble, un peu plus de cinq ans après avoir dessiné ces croquis de tours et des villes-pilotis, les intentions et idées de l'architecte n'ont pas réellement changé ; l'absence de référence explicite à l'Amérique urbaine non plus.

Le Corbusier présente le premier plan d'ensemble de ses idées au Salon d'Automne de 1922. Dans cette «étude théorique» titrée «Une ville contemporaine», il est possible de déceler, outre le gratte-ciel, la végétation et le sol artificiel (villes-pilotis), d'autres éléments très probablement issus de son imaginaire américain : la ségrégation et superposition des flux de circulation (New York) ; la city (New York) ; la gare multi-étage et son lien avec le gratte-ciel (New York) ; la rectitude des rues et le plan de ville (Chicago, Washington, New York) ; et plus généralement la vitesse, le gigantesque et le rationnel. Pour son étude, à l'exception des îlots de logements, Jeanneret utilise des concepts qui existent depuis plus d'une décennie en Amérique et qu'il a dû rencontrer entre 1900 et 1915, à tel point d'ailleurs que la juxtaposition des documents de la Ville contemporaine avec des images américaines antérieures dévoile des parallèles étonnants.

176. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels...», *L'Esprit Nouveau*, *op. cit.*, (no. 2), p. 200.

177. «Flegme américain», *L'Illustration*, 19 mai 1906, p. 310.

178. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels...», *L'Esprit Nouveau*, *op. cit.*, (no. 4), pp. 465-469.



Centralité, axes, symétrie et diagonales à Washington et chez Le Corbusier.

(*L'Esprit Nouveau*, 01/1925, np. ; *Art Public*, 06/1907 ; *L'Esprit Nouveau*, 01/1925, np. ; *Art Public*, 06/1907)

Prenons, par exemple, le plan général de la Ville contemporaine et la vue générale à vol d'oiseau telle qu'elle figure dans le «Diorama de 16 mètres de long au Salon d'Automne 1922»¹⁷⁹. Le système des voies combinant une trame rectangulaire et des voies diagonales rappelle celui réalisé à Washington. Il est publié, avec des vues aussi monumentales que celles de la Ville contemporaine, en 1907 dans *L'Art public*, une revue présente à l'école d'art de La Chaux-de-Fonds¹⁸⁰.

Des parallèles existent aussi entre les vues perspectives de la Ville contemporaine et des vues de New York des années 1905 à 1910 publiées dans des sources proches de Jeanneret. Réalisée dans la première des trois vues que Le Corbusier publie habituellement pour son étude, l'association des automobiles et des gratte-ciel est une image que *L'Illustration* diffuse depuis longtemps comme une image new-yorkaise¹⁸¹. Ceci est vrai aussi en ce qui concerne les avions et les gratte-ciel, association qui apparaît dans les deux autres vues de la Ville contemporaine¹⁸².

Le troisième parallèle est celui de la vue de la terrasse sur fond de gratte-ciel et le tableau *Sur les toits* de Ch. Hoffbauer. Au-delà du principe même d'un toit terrasse et de la présence de gratte-ciel, ce parallèle est moins

179. Après leur exposition en 1922, ces deux documents ne sont publiés qu'en janvier 1925 dans l'article «Une ville contemporaine» du dernier numéro (28) de *L'Esprit Nouveau*. Nous nous servons ici de cette publication.

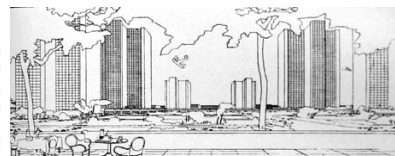
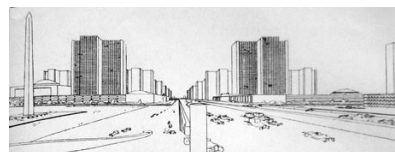
180. Les documents sont publiés à l'occasion de la présentation du travail de la MacMillan Commission visant l'amélioration du Mall de Washington. Cf. Brown, «The Artistic Development...», *L'Art public*, op. cit., pp. 49-54. Signalons aussi que S. von Moos voit dans le Plan de Chicago (1909) de Burnham et Bennett une autre source américaine potentielle pour le plan de la Ville contemporaine. Cf. Moos, Stanislaus von ; Rümmele, Simone, «Amerika», in Moos, Stanislaus von ; Föhn, Rut (sous la dir. de), *L'Esprit Nouveau, Le Corbusier und die Industrie 1920-1925*, op. cit., pp. 190-193 ; et aussi Moos, Stanislaus von, «Urbanism and Transcultural Exchanges, 1910-1935: A Survey», in Brooks, H. Allen (ed.), *Le Corbusier*, Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1987, pp. 219-240. Jeanneret voit certainement le Plan de Chicago à l'exposition d'urbanisme de Berlin et peut-être aussi dans la revue *Deutsche Bauzeitung* en 1910. En revanche, s'il est vrai que ce combine également trame rectangulaire et voies diagonales, il est, d'une part, plus basé sur un système rayonnant à partir de l'édifice principal du centre administratif que sur un centre plus large ponctué par un ensemble d'édifices importants et il ne crée pas, d'autre part, un grand espace central et libre dans les deux axes principaux. N'oublions pas non plus que Le Corbusier publie le plan de Washington dans *L'Esprit Nouveau* (no. 17) puis dans *Urbanisme* (p. 11).

181. Les trois vues de la Ville contemporaine, titrées «Vue de la grande traversée Est-Ouest avec l'autodrome», «Vue de la gare centrale depuis les terrasses des cafés à gradins» et «Une rue à redent avec parc de 400X600 mètres», sont publiées pour la première fois dans Le Corbusier, «Le centre des grandes villes», in Société française des urbanistes, *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès international d'urbanisme et d'hygiène municipale (Strasbourg 1923), Paris, Eyrolles, 1923, np (entre les pages 256 et 257). Pour l'association de New York et des automobiles, cf. F. H., «De New-York à Paris...», *L'Illustration*, op. cit., pp. 148-150.

182. «Une belle promenade...», *L'Illustration*, op. cit., p. 281.

L'automobile, la terrasse et l'avion sur fond de gratte-ciel : des images new-yorkaises bien connues.

(*Illustration*, 29/02/1908 ; Le Corbusier, «Le centre...», np. ; *L'Art et les Artistes*, 1905 ; Le Corbusier, «Le centre...», np. ; *Illustration*, 16/10/1909, np. ; Le Corbusier, «Le centre...», np.)



frappant dans ce tableau exposé au Salon parisien en 1905 que dans l'esquisse du même tableau. Cette dernière avait été publiée en 1905 dans un article de la revue *L'art et les artistes*, présente dans les rayons de la bibliothèque de l'école d'art que Jeanneret fréquente¹⁸³. Dans ce texte, Jeanneret peut lire que le peintre souhaitait exprimer «l'atmosphère de vie et d'élégances modernes», que le tableau est d'un «incontestable américanisme» et qu'il «dégage un parfum ultra-moderniste si pénétrant [...]»¹⁸⁴.

En 1923, enfin, dans *Vers une architecture*, recueil de ses premiers articles de *L'Esprit Nouveau* revu et augmenté, Le Corbusier prend l'Amérique comme référence, textuellement et graphiquement, pour ses idées sur les villes. Ainsi, il introduit l'Amérique dans le chapitre «Trois rappels à Messieurs les architectes» (III - Le plan) cité précédemment :

«Partant de l'événement constructif capital qu'est le gratte-ciel américain, il suffit de rassembler en quelques points rares cette même densité de population et d'élever sur 60 étages des constructions immenses. [...]

«Dans ces tours qui abriteront la population jusqu'ici écrasée dans des quartiers massifs et des rues congestionnées, tous les services, selon l'heureuse expérience américaine, se trouveront rassemblés, apportant l'agrément, l'économie de temps et d'efforts.»¹⁸⁵

Appelés en 1921 des «hardiesses en ciment armé», les gratte-ciel sont, dans le livre de 1923, des «hardiesses en ciment armé et acier».

Ce mouvement de Le Corbusier vers un emploi explicite des références américaines s'accompagne de sa éloignement croissant des idées de Perret. Par exemple, en 1921, Le Corbusier note que «Auguste Perret a

183. Dayot, Armand, «Histoire d'un tableau», *L'art et les artistes*, s.d. [avril-septembre 1905], pp. 154-156.

184. *Ibid.*, p. 155.

185. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, pp. 40-43.

conçu les « Villes Tours », tandis qu'en 1923, il écrit que «Auguste Perret a *parlé* des «Villes -Tours»»¹⁸⁶. Alors que le paragraphe correspondant publié début 1921 dans *L'Esprit Nouveau* se lit comme un exposé des idées de Perret, dans *Vers une architecture*, le nom de l'ancien maître soit disparaît soit sert à souligner la différence dont Le Corbusier devient conscient en 1922. Il explique :

«En traçant ces croquis en 1920, j'avais pensé transcrire les idées d'Auguste Perret. Mais la publication de ses propres dessins dans *L'Illustration* d'août 1922 révéla une conception différente.»¹⁸⁷

La grande divergence concerne surtout deux aspects : l'affectation des tours et leur localisation dans Paris. Quand, lors du congrès international d'urbanisme de Strasbourg en 1923, il expose ses idées sur le «centre des grandes villes», Le Corbusier émet la critique suivante sur les idées de Perret :

«On a proposé de construire sur les fortifications de Paris une ceinture de gratte-ciel : une « couronne » autour de la ville. L'idée est poétique. Mais les affaires ne se font pas sur la périphérie des villes et surtout pas sur un boulevard démesurément distendu ; donc, il faudrait consacrer ces gratte-ciel à la vie familiale et il apparaît que la vie familiale n'y trouverait pas son compte. 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.»¹⁸⁸

Dans l'*Almanach d'architecture moderne* qu'il publie à la suite de l'exposition des Arts décoratifs de 1925, sous l'image des tours de Perret, Le Corbusier résume de nouveau les différences :

« AUGUSTE PERRET : les « Tours » de 1922...

«Les « Tours » de 1922 (*L'Illustration*) sont projetées pour la périphérie (les « Fortifs » de Paris), sont destinées à la vie de famille. Ne sont pas cruciformes.»¹⁸⁹

Et comme pour tourner en dérision le lien établi par Labadié entre les tours de Perret et le Woolworth Building en 1922 dans *L'Illustration*, Le Corbusier se sert de ce dernier pour mettre en cause la terminologie adoptée par son ancien maître :

«Le « *gratte-ciel* », vocable américain bâti, dit-on, par des Français ; immeuble qui gratte le ciel, tant c'est haut.

Depuis vingt ans il y a des gratte-ciel.

«« *Tour* » vocable récent de Paris, pour ne pas dire gratte-ciel. Mais *tour* est petit dans notre esprit. Gratte-ciel est un affreux mot, mais il a un sens plus exact que « Tour ». *Tour* tourne la question d'origine.»¹⁹⁰

186. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels...», *L'Esprit Nouveau*, *op. cit.*, (no. 4), p. 465 ; Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, p. 40. Nous ajoutons l'italique.

187. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, p. 43.

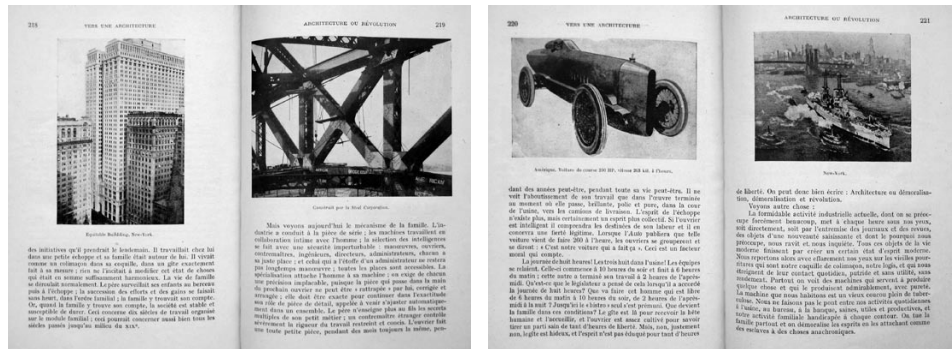
188. Le Corbusier, «Le centre des grandes villes», *op. cit.*, p. 254. L'italique dans l'original. Signalons qu'à cette même occasion, Le Corbusier reproche, sans nommer directement les architectes, à la «Cité industrielle» de Tony Garnier de «mettre les maisons familiales au centre d'une ville», et aux maisons en gradins de Henri Sauvage (1873-1932) de ne pas résoudre le problème de la rue et de n'introduire «aucune surface plantée dans la ville».

189. Le Corbusier, *Almanach...*, *op. cit.*, p. 187. Parenthèses dans l'original.

190. *Ibid.*, p. 186. Italique et guillemets dans l'original.

New York dominant dans le discours sur «Architecture ou révolution».

(Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, pp. 218-221.)



Dans les nouvelles éditions de *Vers une architecture*, Le Corbusier remplace d'ailleurs la phrase «Dans ces tours qui abriteront la population [...]» par «Dans ces tours qui abriteront le *travail*», éclaircissant sa position concernant l'affectation des gratte-ciel¹⁹¹. Et il ajoute aussi la phrase suivante :

«Les grandes villes sont devenues trop denses pour la sécurité des habitants et pourtant elles ne sont pas assez denses pour répondre au fait neuf des « affaires ».»¹⁹²

Malgré son rêve de tours dressées «à grande distance les unes des autres», Le Corbusier montre, sans le moindre reniement, le New York mythique, celui dont il a rêvé six ans plus tôt¹⁹³. En effet, dans le dernier chapitre de *Vers une architecture* — chapitre où l'architecte insiste de nouveau sur l'urgence de faire une architecture en cohérence avec la société industrielle —, les quatre premières vues photographiques sont américaines, dont trois new-yorkaises. Elles montrent l'Equitable Building de New York, une partie de la charpente en acier du Hell Gate Bridge de New York en chantier, la voiture la plus rapide du monde puis un navire de guerre sur fond de Brooklyn Bridge et du downtown de Manhattan¹⁹⁴.

Il ressort clairement d'une page du manuscrit sur laquelle Le Corbusier rassemble, en croquis, les illustrations de ce chapitre que cette photographie n'est pas avant tout une vue du navire et seulement de manière fortuite une vue de New York¹⁹⁵. En effet, parmi ces croquis, l'un est titré «navire de guerre» et un autre «New York», la silhouette de la métropole américaine constitue donc clairement une image de référence en elle-même.

Pour illustrer New York, Le Corbusier aurait pu songer à utiliser la photographie publiée dans le *Jahrbuch des*

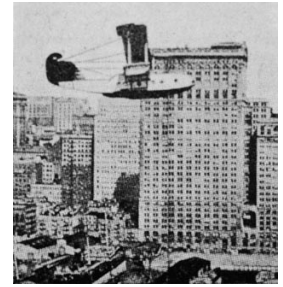
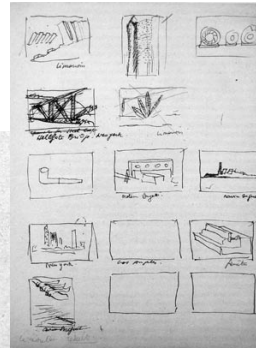
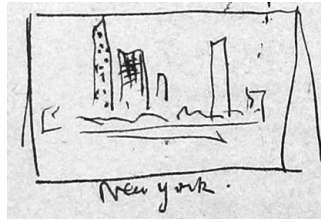
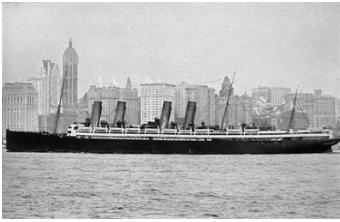
191. Cf. par exemple la troisième édition (1928), p. 43. Nous ajoutons l'italique.

192. Le Corbusier, *Vers une architecture*, troisième édition, Paris, 1928, p. 43.

193. Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels...», *L'Esprit Nouveau*, op. cit., (no. 4), p. 467 ; et aussi Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, op. cit., p. 43.

194. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, op. cit., pp. 218-221. Le texte ne fait pas explicitement référence à ces quatre photographies ni aux autres photographies de ponts, voitures, avions, turbines, moteurs, usines, hangars. Une cinquième référence américaine est une vue en coupe d'un profil de fenêtre. Elle est titrée : «Chicago. Construction d'une fenêtre : industrialisation» (p. 226).

195. Cf. le chapitre «Architecture ou révolution» du manuscrit de *Vers une architecture*, cote FLC [B2-15-155] ;



Images new-yorkaises pour exprimer l'esprit moderne.

(*Jahrbuch Deutsche Werkbundes*, 1914, p. 78 ; manuscrit *Vers une architecture*, coll. FLC ; *L'Esprit Nouveau*, 11/1923, np.)

deutschen Werkbundes de 1914 — ouvrage en sa possession¹⁹⁶ — avant d'opter pour le navire de guerre américain en premier plan plutôt que pour le paquebot allemand «Kronprinzessin Cecilie» célébré dans l'article chauvin du *Jahrbuch*¹⁹⁷.

Dans le no. 18 de *L'Esprit Nouveau*, toujours en 1923 (novembre), Le Corbusier publie une autre photographie encore du New York mythique : celle d'un avion sur fond de gratte-ciel, dans ce cas le Whitehall Building¹⁹⁸. Adressée «à M. Léandre VAILLAT, pour mémoire», elle est un clin d'œil à ce journaliste du *Temps* très critique de la Ville contemporaine, lui montrant la nécessité de donner forme à la vie sédentaire moderne.

New York offre d'importants points de référence pour les idées et idéaux de Le Corbusier : les gratte-ciel de bureaux placés dans un centre-ville dédié aux affaires en témoignent, mais plus généralement les progrès techniques de la société industrielle, les objets modernes de locomotion et les grandes œuvres d'ingénieurs. Le Corbusier rend très concrètement hommage à ces dernières en publiant, pour illustrer son article «Nos moyens» dans *L'Esprit Nouveau* de novembre 1924, la célèbre coupe new-yorkaise qu'il a pu voir dès l'exposition d'urbanisme de Berlin en 1910 et dont il possède une reproduction dans à l'ouvrage post-exposition de Hegemann¹⁹⁹. Alors que, dans l'ouvrage de Hegemann, cette coupe est titrée «Chemin de fer aérien et souterrain à l'angle de la 6e avenue et de la 33e rue à New York», Le Corbusier, dans *L'Esprit Nouveau*, échange le premier titre contre «New-York : une chaussée qui a cinq étages de voies ferrées et de gares (6e

196. Le *Jahrbuch* de 1914, tout comme celui de 1913, ne se trouve pas, aujourd'hui, dans la bibliothèque personnelle de l'architecte conservée à la FLC. Or, Jeanneret, une fois de retour de son voyage en Allemagne en 1914 à La Chaux-de-Fonds, propose de les prêter à un confrère. Cf. Lettre non datée de Jeanneret à [?], cote BV [LC 102/1039]. Grâce au registre chronologique de lettres professionnelles dont elle est issue, nous savons que cette lettre a été envoyée entre le 23 février et le 25 avril 1915. Puisque Jeanneret y évoque «les deux derniers "Jahrbuch" (rapports annuels) de cette association», il s'agit, par conséquent, des éditions 1913 et 1914.

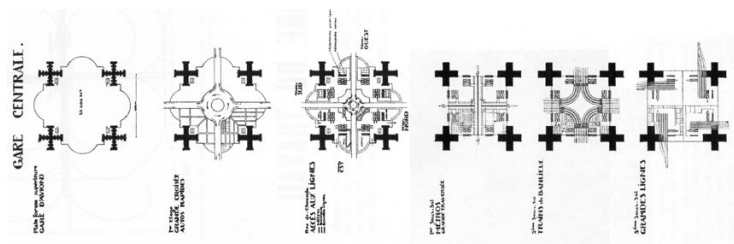
197. Jessen, «Deutsche Form...», *Jahrbuch des deutschen Werkbundes*, op. cit. p. 78.

198. Le Corbusier, «L'ordre», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1923 (no. 18), np. Après celle du New York Port of Embarkation and Army Supply Base publiée dans le no. 2, il s'agit là de la deuxième vue de New York publiée dans la revue.

199. Hegemann, *Der Städtebau...*, op. cit., np (fig. 280).

Superposition des transports à New York : une référence pour le cœur multi-étage de la Ville Contemporaine.

(*L'Esprit Nouveau*, 11/1924, np. ; Le Corbusier, *Urbanisme*, pp. 172-173.)



Avenue)»²⁰⁰. Il s'agit là sans aucun doute de la référence pour la gare centrale multi-étages, placée au cœur de l'étude de la Ville contemporaine, dont Le Corbusier publie les plans schématiques des niveaux successifs dans l'ouvrage *Urbanisme*²⁰¹.

Le Corbusier versus New York

Jusqu'en 1923, du moins dans *L'Esprit Nouveau* et dans *Vers une architecture*, le discours de Le Corbusier concernant l'Amérique est exclusivement positif. C'est le pays de l'ingénieur et de ses multiples objets — au-delà des silos à grains, usines et gratte-ciel, il y a les ponts et les transports, les paquebots, les voitures et les avions —, représentant autant de sources d'inspiration pour les architectes modernes²⁰². C'est un discours en admiration et en désir d'Amérique, en parfaite continuité avec ce que Jeanneret a pu lu, vu et dit sur l'ingénierie et l'Amérique durant les années 1910²⁰³.

En revanche, fin 1924, l'évocation de la «chaussée qui a cinq étages» se fait dans le contexte d'une attitude fortement modifiée vis-à-vis de New York. En effet, si l'année 1923 est l'année où l'architecte commence à donner ce pays et sa métropole en référence, exprimant ainsi des marques de son admiration, c'est aussi l'année de la première mise en cause de New York, énoncée au congrès international d'urbanisme de Strasbourg. A l'occasion de la présentation de son étude «une ville contemporaine de trois millions d'habitants», Le Corbusier note :

«Le gratte-ciel, puissant organe de décongestion est fâcheusement réalisé à New-York ; il y apporte le désordre et l'encombrement.»²⁰⁴

200. Le Corbusier, «Nos moyens», *L'Esprit Nouveau*, *op. cit.*, np. Nous ajoutons l'italique.

201. Le Corbusier, *Urbanisme*, *op. cit.*, pp. 172-173.

202. Le Corbusier-Saugnier, *Vers une architecture*, *op. cit.*, p. 29.

203. Cela comprend les idées de Taylor sur l'organisation scientifique du travail. Pour une mise en évidence de l'importance de ces idées sur le travail de Le Corbusier, cf. McLeod, Mary, «Taylorisme», in Lucan, Jacques (sous la dir. de), *Le Corbusier, une encyclopédie*, Paris, Éd. du Centre Pompidou/CCI, 1987, pp. 397-400.

204. Le Corbusier, «Le centre des grandes villes», *op. cit.*, p. 252.



New-York : congestion.



New-York : congestion.

Les images du discours anti-New York.

(*L'Esprit Nouveau*, 01-02/1924, np. ; Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 175 ; 174.)

Dans *L'Esprit Nouveau*, le ton change aussi. Dans le premier numéro de 1924, deux mois seulement après avoir publié la vue new-yorkaise adressée à Léandre Vaillat (1878-1952), Le Corbusier lance dans son article «Pérennité» une attaque plus forte contre New York, avec des illustrations. Sous une vue prise depuis West Street vers les Hudson Terminal, City Investing et Singer Buildings, on peut lire :

«1923. New-York. Découverte du Nouveau-Monde. On publie des albums de vers : «New-York !» Enthousiasme, admiration. Beauté ? Jamais. Confusion. Le chaos, le cataclysme, le bouleversement subit des conceptions, commotionnent. Mais le Beau s'occupe de tout autre chose ; pour commencer il possède l'ordre à la base.»²⁰⁵

L'article «Classement et choix (Examen)», publié dans le numéro suivant de *L'Esprit Nouveau*, contient également une critique de l'esthétique de New York ; la ville américaine y est associée à la souffrance — «Le cataclysme : New-York» — tandis qu'Istanbul représente «les paradis terrestres»²⁰⁶.

Et il répète, peut-être pour mieux exorciser ses propres rêves new-yorkais :

«New-York émotionnant, commotionnant. Les Alpes aussi, la tempête aussi, une bataille aussi. New-York n'est pas beau et s'il stimule nos activités pratiques, il blesse notre sentiment du bonheur.»²⁰⁷

Le classement et le choix, selon la formule de Le Corbusier, se font selon la géométrie de la silhouette urbaine :

«Toutes les fois que la ligne sera brisée, heurtée, saccadée, sans rythme régulier, que la forme sera aiguë, hérissée, nos sens seront affectés péniblement, douloureusement.»²⁰⁸

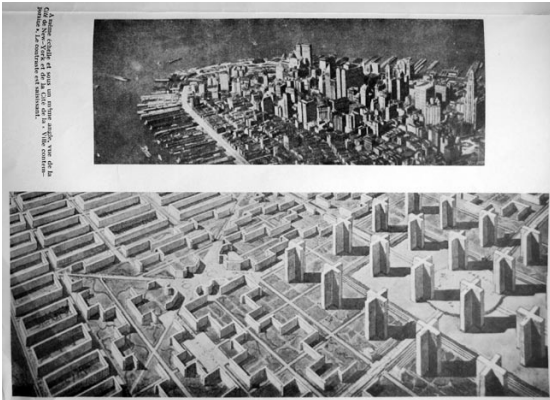
Pour l'architecte, cela illustre un «état de barbarisme», alors que son opposé, «l'état de classicisme», présent

205. Le Corbusier, «Pérennité», *L'Esprit Nouveau*, janvier-février 1924 (no. 20), np.

206. Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, mars 1924 (no. 21), np.

207. *Ibid.*

208. *Ibid.*



Le gratte-ciel foment le désordre.



New York vs. Ville Contemporaine.

(*L'Esprit Nouveau*, 01/1925, np. ; Le Corbusier, *L'Almanach...*, p. 186.)

dans des villes d'art, procure «sérénité et joie»²⁰⁹. Si l'article du numéro suivant répète l'appellation «New-York barbare» — qui a néanmoins «forgé l'outil fatal, *le gratte-ciel*» —, il ajoute, moins brutalement, sous l'image du parc Monceau placée toute à la fin, un reproche concernant la disposition des gratte-ciel new-yorkais :

«Il manque à New-York de n'avoir pas érigé ses gratte-ciel au milieu du parc Monceau. Utopie ? Acceptons la gageure !»²¹⁰

Dans le prochain numéro de *L'Esprit Nouveau*, Le Corbusier lance une dernière salve contre New York, «cas topique de la spéculation privée»²¹¹, avant de marquer une pause de plus de six mois.

Chez Le Corbusier, le paroxysme de cette évolution est atteint en 1925. Il s'exprime d'abord dans *L'Esprit Nouveau*, en mettant graphiquement en parallèle la Ville contemporaine avec de New York²¹². Montrées «à même échelle et sous un même angle», ces images dévoilent un «contraste saisissant». La description textuelle de la Ville contemporaine fonctionne selon le même schéma :

«Tout à coup on est au pied des premiers gratte-ciel. Entre eux ce n'est pas la maigre et angoissante fissure de lumière d'un New York angoissant, mais l'espace vaste. Les parcs se déroulent. Les terrasses s'étagent sur les pelouses, dans les bocages. Des édifices aux proportions étalées et basses conduisent l'œil loin dans le moutonnement des arbres. Où sont les minuscules *Procuraties* ? C'est ici que se dresse la CITÉ pleine de monde, dans le calme et l'air pur, et le bruit lointain demeure tapis sous les frondaisons des arbres. New-York chaotique est

209. *Ibid.*

210. Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, avril 1924 (no. 22), np.

211. Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, mai 1924 (no. 23), np

212. Le Corbusier, «Une ville contemporaine», *L'Esprit Nouveau*, janvier 1925 (no. 28), np

vaincue. C'est, dans la lumière, une cité moderne.»²¹³

Jugée apparemment par Le Corbusier comme un dispositif graphique important, une juxtaposition de la Ville contemporaine et de New York est également publiée en 1926 dans *Almanach d'architecture moderne*²¹⁴. Cette fois-ci, de toute évidence pour augmenter visuellement le «désordre» de New York, l'architecte recourt à la photographie que *L'Illustration* publie en 1922 dans l'article présentant le projet des Maisons-tours d'Auguste Perret. En regardant en détail la première photographie de New York, on s'aperçoit, en effet, que le désordre est avant tout architectural et que, placés en alignement, les bâtiments bas et les gratte-ciel suivent la logique d'une trame urbaine rectiligne claire. En revanche, la vue depuis la rade suggère, tout simplement, un désordre total. La «victoire» de la Ville contemporaine sur New York, terme rappelant une confrontation militaire ou sportive, signifie que, il s'agit bien d'une réelle mise en compétition des deux villes plus que d'une simple juxtaposition. C'est New York qui est la ville à vaincre.

Toujours en 1925, Le Corbusier publie *Urbanisme*, recueil de ses onze derniers articles de *L'Esprit Nouveau*²¹⁵ complété par cinq chapitres inédits, notamment sur le Plan «Voisin» de Paris²¹⁶. L'architecte n'y cache pas ses références américaines, comme les «villes rectilignes», la coupe à cinq niveaux new-yorkaise, plus généralement le gratte-ciel, les méthodes américaines de production, l'énergie et la hardiesse des Américains, le talent de ses ingénieurs et constructeurs. Or, au-delà des textes et images issues de *L'Esprit Nouveau*, cités précédemment, *Urbanisme* ajoute au discours hostile vis-à-vis de New York une nouvelle forme d'expression graphique, à savoir des vues photographiques de l'intérieur de Manhattan. Les deux premières, titrées «New-York : congestion», remplissent parfaitement leur rôle²¹⁷. L'Equitable Building, placé au centre des vues, est immeuble qui déclenche en 1913-1915 les débats les plus violents au sujet d'une limitation de la hauteur des constructions new-yorkaises.

Si l'emploi de ces situations urbaines paraît donc pertinent, il est plus étonnant de constater que ce même Equitable Building, dans une photographie dont le point de vue (mais pas le cadrage) est presque identique, continue à figurer comme référence positive dans le chapitre «Architecture ou révolution» des ré-éditions de *Vers une architecture*. Ceci est d'autant plus surprenant que la vue de New York avec navire de guerre, elle, disparaît de ce chapitre à partir de la troisième édition (1928)²¹⁸.

213. *Ibid.*, pp. 2408-2409. Italique et majuscule dans l'original.

214. Le Corbusier, *Almanach...*, *op. cit.*, p. 186.

215. La revue cesse de paraître après le numéro 28 de janvier 1925.

216. Le Corbusier, *Urbanisme*, *op. cit.*

217. *Ibid.*, pp. 174-175.

218. Cette vue, publiée dans les éditions de 1923 (1ère éd.) et de 1924 (2e éd.), cède sa place à celle d'un «Avion Voisin devant son hangar», et non l'inverse, comme il est indiqué dans la liste des illustrations de *Vers une architecture* jointe à la récente traduction de cet ouvrage en anglais. Cf. «Editor's and Translator's Notes» dans Le Corbusier, *Toward an Architecture*, introduction par Jean-Louis Cohen, traduction par John Goodman, collection Texts & Documents, Los Angeles, Getty Research Institute, 2007, p. 329.



Le Plan Voisin de Paris : entre l'opposé de l'Amérique et américanisation de Paris.

(Le Corbusier, *Urbanisme*, p. 273 ; *La Lanterne*, 14/09/1925, p. 1 ; *Le Petit Journal*, 12/09/1925, p. S2.)



L'américanisation de Paris aura-t-elle lieu ?

La Ville contemporaine est placée dans un site idéal. Cependant, une esquisse du plan de Paris modifiée selon les principes qui la régissent — l'esquisse est exposée dès le Salon d'automne de 1922 — montre que la finalité des réflexions de Le Corbusier est, avant toute autre, leur l'application à Paris²¹⁹. Dans la mesure où l'ouvrage *Urbanisme* culmine dans la présentation «d'un cas précis, le centre de Paris» et dans les idées de l'architecte formulées dans le Plan «Voisin» de Paris, Paris se situe au centre de ses réflexions sur la grande ville.

Après Paris, New York, cité à trente-et-une reprises en texte ou en illustration dans *Urbanisme*, est la ville la plus souvent nommée. Pris en exemple et décrié, New York, pas encore visité par l'architecte français, occupe une place toute particulière par rapport à celle donnée aux autres villes américaines et aux Etats-Unis en général. En s'inspirant de la métropole américaine tout en la dénonçant violemment, l'architecte la reconnaît implicitement comme métropole de référence.

La critique de New York semble naître et croître plus Le Corbusier s'approche dans ses réflexions du cas réel de Paris. Avant l'existence détaillée du Plan «Voisin» de Paris, c'est la Ville contemporaine qui est mise en opposition avec New York. Quand, en 1925, le projet pour Paris devient de plus en plus détaillé, la mise en opposition s'applique à ce Paris futur versus New York. Ainsi, dans *Urbanisme*, les deux dernières mentions de

219. Le Corbusier indique dans *Urbanisme*, *op. cit.*, p. 265, que cette «première esquisse du plan d'aménagement du centre de Paris» date de 1922 et qu'elle a été exposée au Salon d'Automne.

New York ont le but de mettre en relief le Plan «Voisin» :

«J'ai brossé pour le Pavillon de l'Esprit Nouveau, à l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs de Paris, où est exposé le « Plan Voisin », un diorama dont le but est d'objectiver *aux yeux* cette nouveauté à laquelle notre esprit n'est pas préparé. Sur ce diorama dessiné rigoureusement, on voit le vieux Paris qui subsiste, de Notre-Dame à l'Étoile, avec tous les monuments qui sont un héritage inaliénable. Derrière, on voit s'élever la nouvelle ville. Ce ne sont plus les aiguilles ou les campaniles en désordre d'un Manhattan hallucinant, serrés les uns contre les autres et se dérochant mutuellement l'air et la lumière ; mais c'est le rythme majestueux des surfaces verticales se prolongeant au loin par l'effet de la perspective et déterminant des volumes purs.»²²⁰

A la fin du chapitre «Le centre de Paris» avec lequel s'achève la présentation du Plan «Voisin», Le Corbusier place une photographie du Fuller Building. Sous celle-ci, il écrit une phrase qui donne la définition la plus succincte de son projet :

«Amérique : ce qui est le contraire de ce que propose le Plan "Voisin" de Paris.»²²¹

Malgré toutes les tentatives de Le Corbusier de se distancier de l'Amérique et de New York, la réception du Plan «Voisin» dans la presse quotidienne de Paris montre que ses efforts sont vains. Par exemple, le *Petit Journal*, quotidien au tirage de près d'un million d'exemplaires, titre le 12 septembre 1925, au-dessus d'une image extraite du diorama : «Si le centre de Paris venait à se peupler de gratte-ciel à la manière américaine...»²²². Deux jours plus tard, *La Lanterne*, quotidien à diffusion nettement moins importante, publie, au-dessus de la même image empruntée à son confrère, le titre «Si Paris s'américanisait...»²²³. Ces réactions se déroulent dans un contexte marqué par une présence très forte de l'Amérique dans la presse. Dans *L'Intransigeant*, par exemple, de mai à octobre 1925, de nombreux articles parlent de la femme américaine, des mœurs et d'histoires de succès d'immigrés en Amérique, ou livrent des récits fascinés de New York²²⁴. Des images des gratte-ciel de New York semblent être publiés dès que l'occasion se présente.

Or, à part de ces thèmes abordés depuis plus de deux décennies, il y en a deux autres qui illustrent bien comment la guerre a modifié, voire inversé, le rapport Amérique-France ou New York-Paris. Le premier, c'est le «tourisme transatlantique», l'Amérique étant maintenant une destination touristique. Le second, c'est l'intérêt apporté aux avis de touristes américains sur Paris. Ainsi, dans un effet de miroir lointain et décalé rappelant le New York «Seen With Artist's Eyes» de Benjamin-Constant en 1888, *L'Intransigeant* titre, sur sa première

220. *Ibid.*, p. 267.

221. *Ibid.*, p. 273.

222. Bonnefoy, René, «Si le centre de Paris venait à se peupler de gratte-ciel à la manière américaine...», *Le Petit Journal*, 12 septembre 1925, p. S2.

223. Maldidier, Marthe, «Si Paris s'américanisait...», *La Lanterne*, 14 septembre 1925, p. 1.

224. Cf., par exemple, pour les récits, «Dans la rue à New-York, *L'Intransigeant*, 2 septembre 1925, p. 1, et «New-York la nuit», *L'Intransigeant*, 4 septembre 1925, p. 1.

New York est partout.

(*Le Petit Journal*, 24/09/1925, p. 1 ;
10/08/1925, p. 1 ; *L'Intransigeant*,
13/05/1925, p. 1 ; 07/09/1925, p. 5.)



page, «Paris jugé par les midinettes d'Amérique»²²⁵. Quant au *Petit Journal*, il publie des textes sur les mœurs et la politique de l'Amérique. Là aussi, les images de New York, placées sur la première page, sont les images symboles de l'Amérique toute entière²²⁶.

La présence de l'Amérique, et de New York, est particulièrement forte vers la fin du mois de septembre 1925. C'est le moment du voyage en Amérique de la mission Caillaux pour le règlement des dettes interalliées de la première guerre mondiale. Alors que le voyage mène le groupe d'hommes politiques français à Washington, c'est une grande vue de la pointe de Manhattan — publiée dans *L'Illustration* en 1922 — qui orne la première page du quotidien parisien au moment de l'arrivée du groupe à New York²²⁷. Cette image est censée traduire l'incompréhension de l'envoyé spécial, Louis Thomas (1885-1962), de voir la mission française quitter si vite New York. Car, pour lui, «c'est tout de même une idée curieuse, lorsque l'on doit régler une question financière aux Etats-Unis, que de prétendre la traiter avec Washington seul, sans se soucier de New-York»²²⁸. Pour expliquer l'importance de New York, le journaliste consacre un article entier à la différence entre Washington, «la plus artificielle des capitales du monde», et New York, la «tête et les organes du système de féodalité financière».

La description qu'il donne de New York va cependant bien au de-là d'une énumération des activités. Elle exprime la fascination devant l'intensité, une intensité signe d'urbanité :

225. «En descendant de l'auto-car. Paris jugé par les midinettes d'Amérique», *L'Intransigeant*, 15 juillet 1925, p. 1.

226. Cf., par exemple, Thomas, Louis, «Le «Petit Journal» aux Etats-Unis. La Légende de l'Amérique», *Le Petit Journal*, 10 août 1925, p. 1.

227. Thomas, Louis, «La mission Caillaux, débarquée à New-York, est aussitôt partie pour Washington», *Le Petit Journal*, 24 septembre 1925, p. 1.

228. Thomas, Louis, «Le voyage pour le règlement des dettes interalliées. New-York et Washington», *Le Petit Journal*, 24 septembre 1925, p. 3.

«New-York est un caravansérail, où l'existence est frénétique et fiévreuse : beaucoup de riches, beaucoup de pauvres, et encore plus de gens qui dépensent chaque semaine quelques dollars de plus que leur salaire ou leur revenu. Mais, dans cet immense continent qui, depuis un siècle et plus, est en train de se coloniser lui-même, et dans cette ville où tant d'affaires sont concentrées, la vie est ardente et l'ambitieux découvre des combinaisons sans nombre chaque jour neuves ou renouvelées, des chances de gain innombrables, un besoin d'employés, de main d'œuvre, de comptables, de secrétaires, de téléphonistes, de dactylos chaque jour croissant ; le luxe, le plaisir, tous les commerces et toutes les frénésies : New-York est la ville la plus ville du monde, le phare pour tous les Américains et la lumière aux feux changeants, où tant d'âmes viennent se brûler.»²²⁹

Revenons maintenant aux deux articles sur le Plan «Voisin» de Paris. Si leur titres font explicitement un lien avec l'Amérique, les textes des articles n'évoquent point ce pays ni ses villes. Aucun parallèle n'est fait pour savoir dans quelle mesure le projet de Le Corbusier exprime une intention, ou non, de transformer Paris en une ville américaine. Les éléments qu'ils relatent du Plan «Voisin» — entre autres, une gare «dix fois comme celle du quai d'Orsay» et «à plusieurs étages en profondeur», des «gratte-ciel ultra modernes», des «avenues immenses, droites comme celle des Champs-Élysées», mais aussi la vitesse et plus généralement la mécanisation de la ville et de la vie — leur suffisent apparemment pour y associer les villes américaines et pour imaginer que l'ensemble produit ici un paysage américanisé. Le regret exprimé dans ces articles ne concernent d'ailleurs pas tellement l'idée même de gratte-ciel mais celle de leur placement au centre de la capitale et celle de la transformation de «notre Paris, trop vieillot, trop étroit, trop traditionnel peut-être, mais qui nous charme tel qu'il est»²³⁰.

L'idée d'une américanisation de Paris par des éléments américains réinterprétés plutôt que par des éléments associés à la morphologie de New York ne semble pas déplaire à Le Corbusier. Car l'architecte, plutôt que de passer sous silence les interprétations américanisantes de la presse, reproduit sans commentaire, dans son *Almanach d'architecture moderne*, le titre et l'image de l'article de *La Lanterne* : «Si Paris s'américanisait...»²³¹. Bien que l'article du *Petit Journal* soit plus détaillé et dans l'ensemble plus positif vis-à-vis du Plan «Voisin», pour Le Corbusier, le choix du titre de *La Lanterne* est un critère plus important.

L'article du *Petit Journal* considère le projet «hardi et séduisant» et, relatant des avis positifs et négatifs recueillis auprès du public, réserve la plus belle part à ceux qui défendent la vision de l'architecte ou qui s'y résignent, se vêtant d'un «scepticisme conciliant», comme par exemple ce monsieur qui «paraît être un professeur» :

«Certes, nous sommes trop attachés au passé, à tout ce que l'art et l'industrie de nos ancêtres nous a légué de familier et de beau pour contempler avec amour ces déroutantes bâtisses. Mais il faut considérer que notre

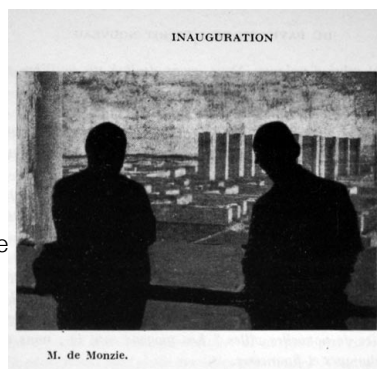
229. *Ibid.*

230. Mالدیدر, «Si Paris s'américanisait...», *La Lanterne*, *op. cit.*, p. 1.

231. Le Corbusier, *Almanach...*, *op. cit.*, p. 188.

Le Corbusier réussit à transmettre l'initiative aux pouvoirs publics.

(Le Corbusier, *L'Almanach...*, p. 136 ; p. 188.)



civilisation est en perpétuel devenir. Le progrès, sans cesse, nous pousse vers des formes nouvelles et des façons de vivre inédites. Il peut bien se faire que les hommes des générations qui nous suivront s'acclimatent et se plaisent dans un tel décor. Il est à présumer que ce décor se réalisera un jour. Au reste Paris a beaucoup changé de physionomie au cours des âges et, sans remonter jusqu'à la primitive Lutèce, n'est-il pas certain qu'un contemporain de Louis XVI serait bien effaré s'il revenait faire un tour sur nos grands boulevards ?»²³²

Le Corbusier ne peut pas ignorer l'article du *Petit Journal*²³³. Puisque l'architecte fustige les gratte-ciel «aigus en campanile» de New York, il est facile de comprendre pourquoi il ne reproduit pas son titre, «Si le centre de Paris venait à se peupler de gratte-ciel à la manière américaine...». En revanche, reproduire, d'ailleurs sans aucun commentaire, le titre «Si Paris s'américanisait...» de l'article de *La Lanterne*, signifie clairement une intention plus générale de modernisation de la vie parisienne par l'introduction de certains principes et dispositifs propres à l'Amérique urbaine.

Cela répond aussi à des critiques émises par les Américains eux-mêmes, autorités en matière de modernité, comme le montre ce commentaire recueilli par un journaliste de *L'Intransigeant* auprès d'un homme d'affaire américain :

«— Voyez-vous quelques réformes à apporter ?

«— Certes, car vous ne possédez pas encore assez l'esprit moderne. Vous devriez supprimer les voitures à bras et à chevaux. Et puis, vous avez deux heures pour déjeuner. Cela nous semble une énorme perte de temps ! [...]

«— Les Français se déshabitueront mal du déjeuner...

«— C'est dommage. Songez quelle économie de temps, de fatigue, vous réaliserez ! Pour les affaires, cette interruption de travail au milieu de la journée est mauvaise. Une telle habitude est vraiment... démodée ! Les Français sont très intelligents, aimables, mais manquent de compréhension pour la vie moderne.

«— Certes, nous sommes le peuple du passé, mais nos efforts ?...

232. Bonnefoy, «Si le centre de Paris...», *Le Petit Journal*, op. cit., p. S2.

233. Dans *Almanach d'architecture moderne*, op. cit., p. 184, Le Corbusier indique que «les coupures de journaux» lui ont permis de connaître «les multiples indignations que suscita durant l'été, le Pavillon de l'Esprit Nouveau».

« — Oh ! parfait ! Vous avez fait d'énormes progrès. Je n'étais pas venu en France depuis cinq ans. « Great différence ! »... Mais il ne faut pas vous arrêter là, »²³⁴

Bien que le Plan «Voisin» de Paris soit radical et basé sur la seule initiative privée de Le Corbusier et de son associé et cousin Pierre Jeanneret (1895-1967), ce n'est pas pour autant une simple provocation ou folie personnelle. En tout cas, Anatole de Monzie (1876-1947), ministre de l'Instruction publique et des Beaux-arts présent à l'inauguration du Pavillon de *L'Esprit Nouveau* en juillet 1925, le prend au sérieux. Dans *Almanach d'architecture moderne*, Le Corbusier relate sa première rencontre avec cet homme politique :

«Il approuve notre témérité, cet enjambement violent par dessus les apeurants cas d'espèces étriquées. Montrant le Plan Voisin de Paris : « Sachez bien, dit-il, que vous autres inventeurs devez sortir de votre isolement et répudier la méfiance que vous avez en les pouvoirs publics ; vous devez rompre votre cercle fermé, vous devez venir à nous. Nous, nous sommes là pour examiner vos propositions, pour les confronter aux exigences du bien public. Nous sommes là pour vous aider... »²³⁵

Les paroles de De Monzie ont tout pour plaire à l'architecte :

«[Cet] homme de l'Etat [...] qui échafaude une idée de collaboration efficace, me fait penser à quelqu'un qui aimerait à organiser, à positivement travailler.

«[...] Elevé doucement pour un instant par la parole du ministre, à un degré d'oubli des voracités individuelles, je songe à un homme : Colbert.»²³⁶

Cette rencontre ne conduit pas seulement à la commande, pour Le Corbusier, de la villa Stein-de Monzie. C'est pour ses idées urbaines que Le Corbusier semble avoir trouvé un allié. En effet, De Monzie, dans son nouveau rôle de ministre des Travaux publics (d'octobre 1925 à juin 1926), soutient activement un projet de construction d'un centre administratif regroupant l'ensemble des activités du gouvernement. Sous le titre «First Skyscraper Planned for Paris», le *New York Times* expose ce projet parisien au parfum américain et «poussé par le sénateur de Monzie» :

«Dans ses grandes lignes, le projet consiste à récupérer une vaste surface située derrière l'École militaire. Ceci sera réalisé par le prolongement des jardins publics qui s'étendraient du Trocadéro, en traversant la Seine, sous la tour Eiffel et jusqu'à l'École militaire.

«Derrière l'ancienne école, un gratte-ciel central serait construit, avec une série d'édifices plus petits autour [...].

«Tous les services gouvernementaux seraient des bureaux modernes spacieux avec des équipements d'éclairage, de signaux et de téléphonie ingénieux. Une usine centrale fournirait le chauffage, l'eau chaude et froide, l'échange

234. Cf. aussi Camille, Georgette, «Propos de « Transat ». «Paris... fine city», *L'Intransigeant*, 14 décembre 1925, p. 4.

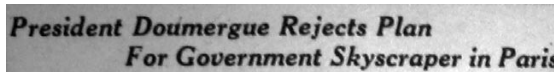
235. Le Corbusier, *Almanach...*, *op. cit.*, p. 136.

236. *Ibid.*



Projet et échec du premier gratte-ciel public parisien.

(NYT, 17/04/1926, p. 6 ; 17/08/1926, p. 1.)



téléphonique etc. Deux systèmes de métros construiraient des stations spéciales et un train navette amènerait des passagers à la gare d'Orléans.»²³⁷

Concentrer des activités, construire dans un jardin et en hauteur, lier les transports horizontaux aux édifices, associer bâtiments hauts et bas, proposer tout le confort moderne : ce qui s'apparente à un extrait du Plan «Voisin» est en réalité un projet proposé par une entreprise de construction américaine dont les bureaux français sont dirigés par «un jeune ingénieur français formé en Amérique»²³⁸. Ce projet, soutenu par De Monzie, illustre plusieurs choses : d'abord, que les idées américaines pour Paris sont formulées par différents auteurs ; ensuite, que ces idées sont de plus en plus présentes et obtiennent le soutien de plusieurs ministres ; finalement, que, dans leur dimension de modernisation, les propositions de Le Corbusier ne sont pas isolées mais partagées.

Pendant l'été 1926, le *New York Times* annonce l'échec du projet :

«Commencées il y a quelques mois, les négociations d'une entreprise de construction franco-américaine avec le gouvernement français pour obtenir la permission d'ériger un gratte-ciel gouvernemental sur le site actuellement occupé par l'École militaire de Paris, se sont soldées par un échec.

«Il y a quelques semaines, le projet a été présenté, pour approbation, au président de la République. Mais le président Doumergue a refusé de donner son assentiment à cette proposition parce qu'un gratte-ciel à l'horizon de Paris gâcherait la régularité du paysage. Il a également pensé que les dépenses seraient totalement hors proportion par rapport au revenu obtenu par la location des bâtiments ministériels qui confèrent de la dignité au gouvernement d'une façon telle qu'aucun immeuble moderne de bureaux ne le pourrait.»²³⁹

De même, après celle des années 1900-1910, une nouvelle tentative d'adaptation de Paris aux exigences de la

237. «First Skyscraper Planned for Paris», *The New York Times*, 17 avril 1926, p. 6.

238. *Ibid.*

239. «President Doumergue Rejects Plan For Government Skyscraper in Paris», *The New York Times*, 17 août 1926, p. 1.

vie moderne et à l'américaine se voit repoussée au nom du paysage de la ville.

Conclusion

Dans les plus de quarante ans de la période de la fin des années 1880 au milieu des années 1920, la manière dont les Parisiens perçoivent New York change de manière radicale sans pour autant s'inverser sur toute la ligne. Malgré l'exemplarité croissante, pour certains, d'éléments urbains new-yorkais, le spectre d'une menace culturelle pousse les Parisiens à rejeter toutes les visions assimilables à une «américanisation».

L'expérience de l'espace urbain de New York, jugée jusqu'en 1890 environ sans intérêt, séduit de plus en plus. L'attraction accrue est due, non pas par une augmentation de qualité dans l'art architectural, mais par l'animation, le bruit, la force et même parfois le danger qui émanent des espaces pour lesquels seule la Nature offre des métaphores adéquates. Captés par ce spectacle urbain sublime et déséquilibrant, les différents observateurs, du voyageur inconnu à la personnalité parisienne interrogée, n'hésitent pas à faire part des sensations d'une nouvelle intensité que cet espace leur procure.

Quand le regard sur New York est essentiellement un regard comparatif selon les standards et valeurs de Paris, la critique négative prédomine. C'est seulement au moment où les observateurs acceptent qu'il s'agit là d'un autre phénomène, d'une chose autre, qu'il leur est possible d'y voir une qualité. Sur place, plus un Parisien ou Français est loin, professionnellement, de l'aménagement de la ville, — par exemple les journalistes —, plus il est susceptible de dépasser les catégories habituelles et d'accepter les nouvelles qualités de ce paysage. Globalement, cette évaluation évolue au même rythme que celle des New-Yorkais. C'est le rythme donné par les transformations même.

Dans l'univers des professionnels, le regard attentif des ingénieurs français, auxquels on montre avec fierté les exploits techniques, semble acquis dès l'installation du chemin de fer aérien. Il est cependant marqué par une tendance à dégager les objets de leur contexte pour en faire des modèles transportables.

A l'inverse du regard des ingénieurs en quête de leçons, les architectes et architectes-urbanistes sont les seuls à ne jamais se laisser aller vers une expression positive. Le cas de Rey en 1908 est emblématique à cet égard. Sans volonté aucune de voir cette ville autrement que par les catégories parisienne et par sa propre théorie sur l'hygiène urbaine et l'urbanisme, il continue le vieux jeu de rôle de maître et élèves.

Quant aux artistes, leur réaction est similaire à celle des voyageurs non professionnels. Si Benjamin-Constant, à la fin des années 1880, émet encore des commentaires sévères à propos de l'absence de beauté urbaine dans un sens classique, il est quand même un des premiers à exprimer des qualités pittoresques de la ville, avec des

mots qui ressemblent beaucoup à ceux de M. G. Van Rensselaer utilisés quelques années plus tard pour former le regard des New-Yorkais sur leur ville. Après Benjamin-Constant, des artistes comme Raffaëlli expriment une fascination pour la vie américaine plus généralement mais restent esthétiquement enfermés dans une logique parisienne classique. Seul C. Hoffbauer en 1905, d'abord à distance, et C. Huard, *in situ* en 1906, admettent par leurs œuvres une logique new-yorkaise qui ne doit plus rien à Paris, si ce n'est le talent de ses peintres et illustrateurs. Ils constituent une étape d'acceptation importante. Presque dix ans plus tard, des artistes comme F. Picabia iront plus loin encore en dépassant la représentation de la modernité urbaine de New York au profit d'une nouvelle esthétique artistique qu'elle inspire.

La transmission d'une image new-yorkaise à Paris procède selon des logiques similaires de fascination grandissante expliquée au public et de prise en référence très ponctuelle de la part des professionnels. La particularité d'une revue comme *L'Illustration* réside dans l'étendue des aspects qu'elle relate. Dans une logique de vulgarisation technique, elle évoque systématiquement l'émergence des objets urbains innovants à New York. A partir de 1900, elle se fait également l'écho des mythes et de la fascination du nouveau paysage new-yorkais, sans pour autant oublier le premier aspect. Enfin, elle ouvre ses colonnes aux visions d'un New York futur qui assemblerait les objets et dispositifs modernes pour former le paysage idéal des métropoles modernes.

L'évaluation de New York prend cependant une toute autre tournure dès qu'il s'agit du rôle potentiel de ses objets techniques modernes pour Paris. Moyens de modernisation nécessaire pour les uns, menace culturelle pour les autres, la destin de New York à Paris se joue entre ces deux pôles.

Le débat du métro parisien et les conséquences, réelles et imaginaires, du règlement d'urbanisme de 1902 en sont les exemples majeurs. Les avocats d'un métro aérien pour Paris n'hésitent pas à invoquer le gain de qualité pittoresque pour la capitale, par exemple pour la place de l'Opéra. Ceux d'un Paris gratte-ciel rêvent de constructions réellement élevées. Les détracteurs se servent de New York pour peindre l'image d'une solution aux conséquences néfastes. Trop éloignée du paysage calme et composé de la capitale française, la référence au paysage «non civilisé» de la métropole américaine — dont les aspects les plus inquiétants sont transmis par *L'Illustration* — est une vision qui fait peur.

New York joue donc au moins deux rôles d'importance presque égale : celui de modèle pour les innovations techniques urbaines, et celui de contre-exemple d'un avenir hors contrôle, menaçant la ville que les New-Yorkais eux-mêmes appellent le «cœur» de la civilisation. C'est, ironiquement, à des New-Yorkais ou à des Américains, nouvellement élevés au rang d'autorité, que les défenseurs de Paris se réfèrent pour préconiser la protection du paysage de Paris contre la «barbarie».

La modernité technique de New York ne manquent pas à séduire certains architectes parisiens comme Hénard, Perret et Le Corbusier qui mettent cependant tous en œuvre des stratégies de distanciation. Hénard est en apparence très critique vis-à-vis de New York et l'Amérique, mais son discours et ses projets sur la mécanisation et la spécialisation de la ville fournissent la preuve du contraire. Trop monotone pour Hénard à la recherche d'un Paris pittoresque, New York est trop sauvage pour Perret et Le Corbusier. Pour pouvoir quand même utiliser le gratte-ciel et d'autres innovations urbaines jugées indispensables pour Paris — notamment le sol artificiel, le centre d'affaires, la superposition des flux et la gare multi-étage (les trois derniers notamment pour Le Corbusier) —, ils mettent en place des discours de dénigrement accusant les erreurs de New York. Ainsi isolés d'une situation irrémédiablement mauvaise, les objets devenus modèles abstraits et universels sont censés apporter la solution aux problèmes de la capitale française. Avec ses remarques manuscrites et ses dessins de gratte-ciel associés aux paquebots, Perret fait quand même preuve de la force de séduction du paysage technique new-yorkais marqué par la présence des rivières qui l'entourent. La véhémence des attaques de Le Corbusier est proportionnel au grand désir de New York qu'il exprime dans sa jeunesse. Son Plan Voisin de Paris de 1925, centre d'affaires établi au cœur de Paris, à l'endroit où d'autres voient déjà avant 1900 le lieu idéal pour des «maisons hautes», est la meilleure preuve que New York est devenu la référence incontournable.

Conclusion générale

Des mouvements imbriqués aux effets certains

Les recherches entreprises pour cette thèse ont permis d'apporter la preuve d'une relation entre Paris et New York sur le plan de leur culture urbaine. Cette relation se manifeste aussi bien dans la réalité physique que dans l'univers mental de chacune des villes. Bien que la visibilité de ces présences soit variée, elles sont l'une et l'autre de grande importance. La relation entre Paris et New York permet à chacune des villes de se construire.

C'est une relation très riche, tant du point de vue des niveaux de discours, des types de regards et des disciplines que de celui des applications et utilisations réciproques. De là naît une complexité qui ne réside pas tant dans les éléments individuels que dans leur existence synchrone et dans leur superposition ainsi que dans la dynamique d'évolution frappant l'aspect des villes et le regard que les acteurs portent sur elles. Vue dans sa globalité, notre étude rend compte de cette complexité. Mais, en traitant, dans une logique globalement géographique, chronologique et thématique, les différents éléments, discours, débats et projets, elle permet également de la découper en couches successives représentant autant d'histoires dans l'histoire.

Dans la période étudiée englobant le dernier tiers du dix-neuvième siècle et le premier quart du vingtième, cette histoire connaît trois grands mouvements : celui de l'envie qu'éprouve le New York ambitieux face au Paris reconnu mondialement comme modèle, celui d'un New York en transformation et assujéti à des questions sur son identité par rapport à celle de Paris, et celui, couvrant la quasi totalité de cette période, de la menace ressenti à Paris face à la force d'attraction croissante d'un New York technique et spectaculaire.

Globalement, c'est l'histoire du glissement d'un idéal de modernité urbaine parisienne vers celui de la modernité new-yorkaise. Dans les deux cas, la modernité contient l'aspect de la concentration importante de l'activité humaine. Aussi bien à Paris qu'à New York, le trouble qui naît chez le spectateur *in situ* exposé aux différents bruits, voix, lumières, mouvements et à leur mélange est considéré comme une expérience séduisante. Dans la mesure où les sensations vécues à New York sont nouvelles et deviennent de plus en plus impressionnantes, l'actualité de la métropole américaine dépasse celle de Paris. Concernant le cadre physique de l'une ou de l'autre modernité, son actualité se mesure par la façon avec laquelle les observateurs et les acteurs contemporains de la ville évoquent leur inéluctabilité, parfois avec résignation.

Par exemple, avant 1900, nous avons vu que, pour un critique d'art anglais largement diffusé aux États-Unis,

c'est le système parisien, à savoir la grande voie plantée et pourvue de larges trottoirs, associée à l'habitation par étages, que d'autres villes seraient obligées d'adopter. Également avant 1900, un homme politique français pense que Paris ne pourra pas éviter par économie d'adapter la vitesse de ses transports à celle des transports new-yorkais. Juste avant et après 1900, dans le débat parisien sur la hauteur des immeubles, un architecte français et un correspondant américain d'une revue d'architecture parisienne avancent que Paris ne pourra pas, à terme, refuser la construction de hauts immeubles. En 1913, un journaliste de *L'Illustration* prédit l'application, à Paris, de la vision du New York futur à voies superposées et à trottoirs élevés.

La nature différente des éléments emblématiques jugés inéluctables pour l'avenir des métropoles de Paris ou de New York permet de comprendre le fond de leur modernité et leurs aspirations. Celle de Paris exprime pour les New-Yorkais une civilisation démocratique cultivée, dans le sens où la société trouve à sa disposition une expression et un espace partagé. Elle est dominée par une culture collective. Celle de New York est pour les Parisiens l'expression des affaires, de l'industrie et de l'argent. Elle est dictée par une culture individuelle. Aspirer à la modernité de l'autre signale l'existence d'une autocritique, d'un esprit ambitieux et, *in fine*, compétitif.

Au fur et à mesure de nos recherches, nous nous sommes éloignés de l'hypothèse d'un retournement «pur et simple» de la force d'attraction de l'une vers l'autre des deux métropoles pour nous approcher d'une lecture plus nuancée pour laquelle il est nécessaire de séparer l'idée de modernité de celle d'idéal urbain. Car bien que nous ayons pu montrer que la modernité urbaine de type new-yorkais remplace comme exemple iconique celle de type parisien, le désir d'une expression plus civilisée inspirée par celle de Paris persiste chez de nombreux New-Yorkais. A Paris, on emploie à partir de 1900 le terme «ultra-modernité» pour désigner la modernité de New York. Bien que cette appellation indique la conscience d'avoir été dépassé à certains égards, il existe une grande résistance pour empêcher le transfert de ses objets vers la capitale française. Dans les deux premières décennies du vingtième siècle, la politique urbaine de Paris est de ne pas suivre le chemin de «l'ultra-modernité» new-yorkaise.

La nature des forces œuvrant dans le sens d'une introduction de l'autre modernité et dans celui des forces y résistant, est contraire dans les deux métropoles.

A New York, les «forces parisiennes» sont principalement des forces collectives, constituées par une majorité des milieux cultivés et artistiques sensibles à l'art urbain et à l'expression ordonnée de la ville, puis par des techniciens municipaux, ingénieurs, architectes et hommes politiques intéressés par l'aspect architectural, par le fonctionnement et par le développement de la ville. Les résultats les plus visibles en sont les monuments, les édifices publics, les ensembles urbains et les efforts artistiques faits pour les ouvrages techniques comme les ponts et les gares. Au niveau du débat, le projet élaboré par la New York Improvement Commission de 1907

constitue pour nous l'apogée d'une logique haussmannienne, d'abord fonctionnellement puis esthétiquement. Bien que ce projet ait le soutien politique, le droit inaltérable de la jouissance de la propriété privée empêche l'haussmannisation de New York au début du vingtième siècle.

A Paris, les forces «new-yorkaises» s'expriment principalement à titre individuel et privé, non pas par la voix de propriétaires mais par celle des concepteurs. Certains ingénieurs préconisent pour Paris un métro entièrement aérien sur le modèle de celui de New York. Certains architectes proposent d'ériger des hauts immeubles. Dans les deux cas, au nom de la beauté de Paris, la résistance contre l'importation de la modernité new-yorkaise est assurée par le pouvoir public. Si on peut voir dans les sections aériennes des deux lignes circulaires du métropolitain de Paris ainsi que dans le règlement de 1902 une certaine sensibilité pour la modernité new-yorkaise, les conséquences dudit règlement conduisent dès 1910 à un raidissement des positions et à un rejet plus prononcé de toute intrusion étrangère dans le paysage urbain de Paris.

Avec le temps, malgré l'existence d'obstacles et de rejets de part et d'autre, on peut observer une certaine hybridation de leur modernité. A New York, le règlement de 1916 introduit dans le paysage individualiste new-yorkais une ligne de corniche continue. En 1926, enfin, après les propositions de Le Corbusier d'un centre d'affaires à gratte-ciel identiques, les pouvoirs publics eux-mêmes proposent pour la première fois la réalisation d'un gratte-ciel au centre de Paris.

Les relations entre Paris et New York au vingtième siècle, évoquées dans l'introduction générale, en sont la conséquence. Si la «place de l'Opéra pour New York», devenant par la suite le Rockefeller Center, est un Paris «à la new-yorkaise», les projets de modernisation de Paris de l'après-guerre expriment le désir d'un New York «à la parisienne». Sans perdre son caractère vertical, New York souhaite faire preuve d'un «esprit civique». Paris souhaite une modernisation technique, mais sans importer le «barbarisme» new-yorkais.

Cette recherche a mis en évidence une importante asymétrie au sein de ce couple. Paris représente la forme urbaine d'une civilisation cultivée et républicaine, et, du moins jusqu'à la fin des années 1900, un certain nombre de New-Yorkais souhaitent transformer leur ville en Paris ou du moins la dépasser avec ses propres moyens. En revanche, à Paris, personne, même pas le plus fervent avocat d'une ville machiniste, a l'intention de transformer Paris en New York. Cela conduit aussi certains Parisiens à écrire que New York est «l'opposé» de Paris — ils l'écrivent aussi bien en étant à New York qu'à Paris —, tandis qu'aucun New-Yorkais, même pas les plus critiques vis-à-vis d'une importation trop littérale de Paris, comme Van Dyke ou Croly, n'évoque le fait que Paris est l'opposé de New York. L'élasticité du terme «l'opposé de New York» est attesté par l'emploi que Le Corbusier en fait, non pas pour protéger le paysage urbain de Paris mais pour le moderniser de manière radicale avec son Plan Voisin.

Ceci permet d'éclaircir un décalage important. Paris est un idéal global dont aussi bien les éléments physiques individuels que le paysage urbain sont comprises comme une seule chose exprimant l'intérêt public et partagé d'un esprit collectif. Bien que la force d'attraction que les Français ressentent pour les éléments techniques new-yorkais croisse dès les années 1880 et celle pour son paysage urbain dès les années 1890, la ville elle-même, dans sa globalité, dans l'expression de l'individualisme et dans sa culture urbaine ne devient pas un modèle général. La métropole américaine est vue de manière double : comme une ville d'exploits et d'objets techniques d'une part, et comme ville d'une nouvelle esthétique urbaine d'autre part.

Pour les Parisiens, New York, avec son côté technique, dangereux et pittoresque, est non seulement la ville future, techniquement la plus moderne, mais aussi la plus archaïque, la plus rétrograde, la plus proche d'un état naturel.

New York comporte en lui le paradoxe de contenir des modèles et d'être en même temps le contre-exemple absolu. Contrairement à la perception homogène de Paris des différents New-Yorkais, l'évaluation et l'emploi précis de New York par les Parisiens résultent dans une large mesure de la logique professionnelle de chaque observateur. Les réactions analysées de journalistes, d'écrivains, de critiques d'art, d'artistes, d'ingénieurs, d'économistes, de paysagistes, d'architectes, d'urbanistes etc., sont globalement de trois types dont chacun évolue différemment.

Le premier est l'acceptation de la ville, sur place, comme phénomène unique, séduisant et stimulant. Alors que cette acceptation est quasiment inexistante en 1880, elle augmente ensuite et atteint, grâce à l'animation des rues et à la poésie nocturne des hauts immeubles toujours plus nombreux, sa première expression explicite juste après 1900. Elle se manifeste, entre autres, chez des journalistes de *L'Illustration* et chez des artistes comme Hoffbauer en 1905 puis Huard en 1906. Ceux-ci suivent l'évolution du regard de plus en plus positif que New York se construit depuis 1890 à l'aide de la modernité des peintres parisiens.

Le second type de réaction consiste, en plus, à voir dans certains éléments une utilité pour Paris, mais il ne souhaite pas recréer un paysage «à la new-yorkaise». C'est principalement le cas des ingénieurs, des paysagistes et des architectes. Il débute, dans les années 1870, dès l'introduction à New York du chemin de fer aérien, est aussi présent avec l'arrivée des hauts immeubles dans les années 1890 et s'exprime également pour le système de parcs et les grands gares ; en résumé, avec les éléments d'accélération et d'extension aussi bien horizontales que verticales.

Enfin, au nom d'une vérité universelle dictée par la culture parisienne, le troisième type de réactions met en cause, à New York même, le paysage urbain de la métropole américaine. Cette posture de donneur de leçon existe surtout au dix-neuvième siècle mais disparaît ensuite chez tous les observateurs, à l'exception des architectes et urbanistes qui maintiennent cette tradition française. La critique de Rey en 1908 en est emblématique et précède celle de Le Corbusier en 1935. Malgré l'admiration pour sa technique, Rey rejette

le gratte-ciel pour ses conséquences économiques et sociales sur le voisinage. Si son emploi de New York comme contre-exemple est donc cohérent, celui qu'en font Perret et Le Corbusier l'est beaucoup moins. Convaincu de la justesse des objets et dispositifs modernes new-yorkais, et afin de ne pas voir son projet pour Paris appelé new-yorkais, Le Corbusier dépense beaucoup d'énergie à les dissocier de leur origine géographique qui l'avait pourtant fait rêver dans sa jeunesse.

Bien qu'elle surprenne certains New-Yorkais fiers de leur ville, la réaction sévère des architectes français comme Rey est cependant souhaitée par leurs confrères new-yorkais en quête d'un contrôle renforcé du paysage urbain de leur ville. La connaissance personnelle réciproque des architectes des deux villes, par exemple entre Rey et Ford — plus jeune mais également anciens élèves de l'École des beaux-arts —, constitue probablement le lien personnel le plus étroit et le plus fort entre les milieux professionnels des deux métropoles. Grâce à la force de la formation de l'école et des relations intimes tissées, c'est dans ce milieu que l'esprit parisien — dans un sens large — domine le plus longtemps et, proportionnellement, l'esprit new-yorkais est combattu.

Par ailleurs, s'il y a des voyages d'études d'ingénieurs et de paysagistes parisiens à New York, et, à l'inverse, de techniciens municipaux new-yorkais à Paris, la relation passionnelle mise en évidence entre les métropoles se passe en dehors d'échanges officiels entre les administrations. Dans la mesure où c'est l'observation de la réalité physique et des habitants dans l'espace urbain qui motive les réactions, transmissions et applications, l'histoire entre Paris et New York est d'abord celle de la relation d'une personne à une ville. C'est d'abord celle de l'expérience dans l'espace urbain avant d'être celle du savoir urbanistique. Au gré des multiples mouvements physiques des voyageurs, des transmissions d'impressions et d'images, des interprétations personnelles, des applications et dénonciations dans l'espace entre Paris et New York, l'expérience, l'émotion et l'aspiration des hommes nous rappellent de quoi la ville est faite.

Corpus de recherche

Nota :

La liste suivante ne recense pas l'ensemble des documents consultés mais uniquement ceux qui ont servi dans la recherche.

I. Documents issus de fonds spécifiques

Archives Nationales, Paris

*AJ/52*93 à 191, Ecole des beaux-arts : Section d'architecture*

- Dossier AJ/52/152 (Prix de reconnaissance des architectes américains [1888-1930])

AJ/52/234 à 437, Ecole des beaux-arts : Élèves*

- Dossier AJ/52/362 (Deperthes)

- Dossier AJ/52/396 (Murier)

- Dossier AJ/52/406 (Hébrard)

- Dossier AJ/52/412 (Thiré)

AJ/52/1409 à 1411, Ecole des beaux-arts : Candidats et lauréats des concours. [1900-1968]

- Dossier AJ/52/1410

Avery Architecture and Fine Arts Library, Columbia University, New York

Flagg Papers

- Flagg, Ernest, «Re-arrangement of Central Park», texte manuscrit non daté, non publié [?].

- Flagg, Ernest, «A Lost Opportunity», texte dactylographié non daté, non publié [?].

Conservation des œuvres d'art religieux et civils, Ville de Paris

Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *La place de la République*, s. d.

Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *Le Jardin des Champs-Élysées*, s. d.

Yarz, Édouard [Edmond ?] ou Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *La place de la Concorde*, s. d.

École des Beaux-Arts, Paris

Prix de Reconnaissance des architectes américains

- cote PRAA-004 : projet Deperthes

- cote PRAA-012 : projet Duval

- cote PRAA-013 : projet Hulot

- cote PRAA-019 : projet Boussois

- cote PRAA-020 : projet Lauzanne

Fonds municipal d'art contemporain de la Ville de Paris (FMAC)

Bochard, Louis, *Le Grand Lac du Bois de Boulogne*, s. d.

Clerget, Hubert, *L'Arc de Triomphe de l'Étoile*, s. d.

Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *Le Boulevard des Italiens*, s. d.

Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *Le Marché aux fleurs*, s. d.

Vauthier, Pierre-Louis-Léger, *La Place du Châtelet et le Pont au Change*, s. d.

Fondation Le Corbusier, Paris

Correspondance

- Lettre de Jeanneret à Perret envoyée de La Chaux-de-Fonds le 26 mars 1910, cote FLC [E1-11-36].

- Lettre de Jeanneret à Perret envoyée de Munich le 29 août 1910, cote FLC [E1-11-41].

- Carte postale de Ph. Zysset à Jeanneret envoyée de New York le 8 mai 1912, cote [R 1-19-117].
- Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de La Chaux-de-Fonds le 17 novembre 1912, cote FLC [R3-18-220].
- Carte postale d'Octave Matthey à Jeanneret envoyée de New York le 8 septembre 1913, cote FLC [R1-19-122].
- Lettre de Jeanneret à Auguste Perret envoyée de La Chaux-de-Fonds le 3 juin 1914, cote FLC [E1-11-100].
- Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Paris le 19 février 1917, cote FLC [R3-19-128].
- Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Brugg le 10 mars 1917, cote FLC [R3-19-137].
- Lettre de Jeanneret à William Ritter envoyée de Paris le 1er juillet 1917, cote FLC [R3-19-155].
- Lettre dactylographiée non envoyée [?] de Jeanneret à Auguste Perret, [1925?], cote FLC [E1-11-290 et 291].
- Lettre non datée de Jeanneret à [?], cote BV [LC 102/1039].

Carnets

- Carnet A2 (1915) :
[W1-1-74]
[W1-1-89]
[W1-1-90]
[W1-1-152]

Fiches de la Bibliothèque Nationale

- Note prise le 9 août 1915 sur les fiches de la B.N., cote FLC [B2-20-106].

Manuscrit de livre

- Manuscrit de *Vers une architecture*, cote FLC [B2-15-155].

Institut Français d'Architecture, Paris

Fonds Paul Bigot

- Dossier 268 AA.

Fonds Perret

- Dossier 535 AP 555/2 «Coupures de presse»
- Dossier 535 AP 550 «Albums de coupures de presse» des Archives Perret
- Dossier 535 AP 414/3 «Etude pour les Villes-Tours»

II. Publications périodiques

American Architect

«In the Field of Art», *The American Architect and Building News*, 21 octobre 1908, p. 134.

«E. L. Masqueray Dead», *American Architect*, 6 juin 1917, p. 359.

Le Corbusier, «What is America's Problem?», *American Architect*, no. 2643, mars 1936, pp. 16-22.

L'Architecte

«City Investing Building, à New-York. Fr.-H. Kimball, architecte», *L'architecte*, avril 1908, pp. 31-32.

The Architectural Forum

Moses, Robert, «What Happened to Haussmann», *The Architectural Forum*, juillet 1942, pp. 57-66.

The Architectural Record

Flagg, Ernest, «The Ecole des Beaux-Arts», *The Architectural Record*, [janvier-mars] 1894, pp. 302-313.

- Flagg, Ernest, «The Ecole des Beaux-Arts (II.)», *The Architectural Record*, [avril-juillet] 1894, pp. 419-428.
- Flagg, Ernest, «The Ecole des Beaux-Arts (III.)», *The Architectural Record*, [juillet-septembre] 1894, pp. 38-43.
- Flagg, Ernest, «Influence of the French School on Architecture in the United States», *The Architectural Record*, [octobre-décembre] 1894, pp. 213-214.
- Flagg, Ernest, «American Architecture as Opposed to Architecture in America», *Architectural Record* 10, octobre 1900, pp. 178-180.
- Hastings, Thomas, «Influence of the Ecole des Beaux-Arts on American Architecture», *The Architectural Record*, numéro «Beaux-Arts», janvier 1901.
- Schopfer, Jean, «The Furnishing of a City», *The Architectural Record*, Vol. XIII, janvier 1903, pp. 43-48.
- Schopfer, Jean, «Open-Air Life in Great City», *The Architectural Record*, Vol. XIII, février 1903, pp. 157-168.
- Smith, E. R., «Baron Haussmann and the Topographical Transformation of Paris Under Napoleon III.», article en cinq parties, *The Architectural Record*, Vol. XXII : I., août 1907, pp. 121-133; II., septembre 1907, pp. 227-238; III., octobre 1907, pp. 369-385; IV., novembre 1907, pp. 490-506; Vol. XXIII : V., janvier 1908, pp. 21-38.
- Croly, H., «'Civic Improvements', The Case of New York», *The Architectural Record*, mai 1907, p. 348.
- Barney, J. Stewart, «The Ecole des Beaux Arts. Its Influence on Our Architecture», *The Architectural Record*, novembre 1907, pp. 333-342.
- Hamlin, A. D. F., «The Influence of the Ecole des Beaux-Arts on Our American Architectural Education», *The Architectural Record*, avril 1908, pp. 241-247.
- David, A. C., «Innovations in the Street Architecture of Paris», *The Architectural Record*, Vol. XXIV, août 1908, pp. 109-128.
- Chappell, George S., «Paris School Days. How the Student Lives and Works at the Ecole des Beaux Arts», *The Architectural Record*, juillet et novembre 1910, février 1911, pp. 37-41, 350-355 et 139-143.

L'Architecture

- «Mission aux États-Unis», *L'Architecture*, 25 février 1893, p. 84.
- Bocage, Adolphe, «L'architecture aux États-Unis et à l'Exposition universelle de Chicago — La Maison moderne et la Situation de l'architecte aux États-Unis», *L'Architecture*, 13 octobre 1894, pp. 333-339.
- Hermant, Jacques, «L'architecture aux États-Unis et à l'Exposition universelle de Chicago», *L'Architecture*, 20 octobre 1894, pp. 341-346.
- Vaudoyer, A., «L'enquête sur l'architecture moderne», *L'Architecture*, 11 janvier 1896, pp. 10-12.
- Trilhe, E., «L'enquête sur l'architecture moderne», *L'Architecture*, 11 janvier 1896, p. 13.
- «Concours publics. Reconstruction de l'université de Berkeley», *L'Architecture*, 18 novembre 1899, p. 351.
- Bonnier, Louis, «Les nouveaux règlements de voirie à Paris. Le décret du 13 août 1902» *L'Architecture*, 13 décembre 1902, pp. 442-444 ; 27 décembre 1902, pp. 458-459; 3 janvier 1903, pp. 7-8; 10 janvier 1903, pp. 14-15; 24 janvier 1903, pp. 32-33; 31 janvier 1903, pp. 44-48; 7 février 1903, pp. 57-59; 14 février 1903, pp. 64-66; 21 février 1903, pp. 75-78; 7 mars 1903, pp. 97-100; 21 mars 1903, pp. 114-116.
- Hénard, Eugène, «Le prolongement de la rue de Rennes et le pont en X sur la Seine», *L'Architecture*, 31 janvier 1903, pp. 44-48.
- «La catastrophe du métropolitain», *L'Architecture*, 22 août 1903, pp. 328-329.
- M. B. [?], note introductive dans Nelson, Paul, «Le Métropolitain de New-York», *L'Architecture*, 2 juillet 1904, p. 255.
- Nelson, Paul, «Le Métropolitain de New-York», *L'Architecture*, 2 juillet 1904, pp. 255-258.
- Nelson, Paul, «Courrier des États-Unis - Le prix de Paris. Propos divers sur l'influence de l'enseignement de l'École aux États-Unis», *L'Architecture*, 17 septembre 1904, pp. 356-360.
- Nelson, Paul, «Courrier des États-Unis - Compte rendu du rapport de la commission municipale de New-York. La donation de M. Phipps et les habitations à bon marché. Maisons de campagne aux environs de New-York», *L'Architecture*, 4 mars 1905, pp. 77-82.
- Nizet, Ch. «L'Amérique au travail. Compte rendu», *L'Architecture*, 31 mars 1906, pp. 98-100.

Guadet, Julien, «Albert Tissandier», *L'Architecture*, 29 septembre 1906, p. 345.

Nelson, Paul, «Courrier des États-Unis - Concours publics: Nouveau théâtre à New-York. Les nouveaux palais du congrès et le nouveau ministère de l'agriculture à Washington. Nouveau bâtiment des douanes à New-York. Monuments commémoratifs. Club des ingénieurs. Deux skyscrapers. Caserne à Brooklyn. Nouvel hôtel à Atlantic City. Églises pour la Californie. Résidences à la campagne. Derniers échos. La Société pour la suppression du vice et le nue académique», *L'Architecture*, 2 février 1907, pp. 34-37.

Hénard, Eugène, «XXXIXe Congrès annuel de l'Institut américain des architectes à Washington. Séance du mercredi 10 janvier 1906. Note sur le développement de Paris historique», *L'Architecture*, 23 février 1907, pp. 57-61.

Nelson, Paul, «Courrier des États-Unis», *L'Architecture*, 21 mars 1908, pp. 91-92.

Nelson, Paul, «L'Architecture à l'étranger - Courrier des États-Unis», *L'Architecture*, 10 octobre 1908, pp. 340-343.

Société centrale des architectes français, Commission d'art et de décoration, «Séance du 12 mai 1909 — Résumé de la conférence de M. Eugène Hénard sur l'embellissement des villes», *L'Architecture*, 7 mai 1910, pp. 157-158.

Hénard, Eugène, «La construction des villes. Les villes de l'avenir. Conférence à Londres», *L'Architecture*, 12 novembre 1910, pp. 383-387.

Hénard, Eugène, «Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-arts — Sous-secrétariat d'État des Beaux-arts — Commission instituée à l'effet de centraliser l'action des divers services chargés de veiller au maintien des perspectives monumentales de la Ville de Paris — Rapport de la Sous-Commission», *L'Architecture*, 25 mars et 1er avril 1911, pp. 97-101, 106-109.

Nelson, Paul, «Choses d'Amérique», *L'Architecture*, 3 mai 1913, pp. 141-144.

L'architecture d'aujourd'hui

Lopez, Raymond, «Passerelles pour piétons au-dessus des voies urbaines de grande communication», *L'architecture d'aujourd'hui*, no. 77, [juin ?] 1958, pp. 32-35.

«Paris «Opération» Maine Montparnasse», *L'architecture d'aujourd'hui*, no. 97, septembre 1961, p. 34.

Lowry, W. B., «L'avenir de Paris. Inquiétudes de Walter Blackstrom Lowry», *L'architecture d'aujourd'hui*, 1962, p. 38.

L'Art et les Artistes

Dayot, Armand, «Histoire d'un tableau», *L'art et les artistes*, s.d. [avril-septembre 1905], pp. 154-156.

«Bibliographie — Livres d'art : *New-York comme je l'ai vu*», *Supplément illustré de l'Art et les Artistes*, no. 20, novembre 1906, p. XXV.

L'Art public

Brown, Glenn, «The Artistic Development of American Cities», *L'Art public*, no. 1, juin 1907, pp. 49-54.

Brown, Glenn, «The Artistic Development of American Cities», *L'Art public*, no. 3/4, décembre 1908, p. 54.

L'Aurore

Gruart, Léon, ««Maine-Montparnasse» une œuvre énorme avec un gratte-ciel de 56 étages et 183 mètres de hauteur», *L'Aurore*, 21 mars 1859, p. 10b.

L'Avenir syndical

Bordes, L., «Gratte-ciel et nouveau ciment», *L'Avenir syndical*, 25 septembre 1922.

Cahiers d'Art

Léger, [Fernand], «New-York vu par F. Léger», *Cahiers d'Art*, double no. 9-10, 1931, pp. 437-439.

The Century Magazine

- Whiteing, Richard, «The American Student at the Beaux-Arts», *The Century Magazine*, décembre 1881, pp. 259-273.
- Conant, William C., «Will New York be the Final World Metropolis ?», *The Century Magazine*, septembre 1883, pp. 687-696.
- H., «A French Painter and His Pupils», *The Century Magazine*, janvier 1886, pp. 372-373.
- Carolus-Duran, «Lessons to my Pupils», *The Century Magazine*, pp. 373-376.
- Brownell, W. C., «Contemporary French Sculptors», *The Century Magazine*, décembre 1886, pp. 193-200.
- Brownell, W. C., «Contemporary French Sculptors», *The Century Magazine*, janvier 1887, pp. 331-339.
- Brownell, W. C., «Contemporary French Sculptors», *The Century Magazine*, mars 1887, pp. 718-724.
- Matthews, Brander, «Notes on Parisian Newspapers», *The Century Magazine*, décembre 1887, pp. 200-212.
- Osborne, J. D., «Living in Paris», *The Century Magazine*, février 1888, pp. 574-581.
- Van Rensselaer, M. G., «Open Letters. Impressions of the International Exhibition of 1889», *The Century Magazine*, décembre 1889, pp. 316-318.
- Shaw, Albert, «Glasgow: A Municipal Study», *The Century Magazine*, mars 1890, pp. 721-736.
- Shaw, Albert, «How London Is Governed», *The Century Magazine*, décembre 1890, pp. 132-147.
- Shaw, Albert, «Paris. The Typical Modern City», *The Century Magazine*, juillet 1891, pp. 449-467.
- Ralph, Julian, «The Bowery», *The Century Magazine*, décembre 1891, p. 227.
- Shaw, Albert, «Budapest. The Rise of A New Metropolis», *The Century Magazine*, juin 1892, pp. 449-467.
- Robinson, Theodore, «Claude Monet», *The Century Magazine*, septembre 1892, pp. 696-701.
- «Columbian Exposition: Road-Building Exhibit at Chicago», *The Century Magazine*, novembre 1892, p. 150.
- Van Rensselaer, M. G., «Picturesque New York», *The Century Magazine*, décembre 1892, pp. 164-175.
- Pennell, J. [Joseph] et E. R. [Elizabeth Robins], «The Most Picturesque Place in the World», *The Century Magazine*, juillet 1893, pp. 345-351.
- Fortune, William, «Street-Paving in America», *The Century Magazine*, octobre 1893, pp. 894-911.
- Van Rensselaer, M. G., «Fifth Avenue», *The Century Magazine*, novembre 1893, pp. 5-18.
- Shaw, Albert, «What German Cities Do For Their Citizens. A Study of Municipal House-Keeping», *The Century Magazine*, juillet 1894, pp. 380-388.
- Stanton, Theodore, «The International Exhibition of 1900», *The Century Magazine*, décembre 1895, pp. 314-317.
- Van Rensselaer, M. G., «Places in New York», *The Century Magazine*, février 1897, pp. 501-516.
- Coubertin, Pierre de, «Building Up A World's Fair in France», *The Century Magazine*, novembre 1898, pp. 114-126.
- Whiteing, Richard, «Paris Revisited : The Governmental Machine», *The Century Magazine*, février 1900, pp. 487-505.
- Whiteing, Richard, «Paris of the Faubourgs», *The Century Magazine*, mars 1900, pp. 662-677.
- Whiteing, Richard, «Fashionable Paris», *The Century Magazine*, avril 1900, pp. 817-831.
- Dewey, Stoddard, «Along the Paris Quays», *The Century Magazine*, mai 1901, pp. 42-47.
- Blackshaw, Randall, «The New New York», *The Century Magazine*, août 1902, pp. 493-513.
- «Skyscrapers of New York. Shown in a Group of New Etchings by Joseph Pennell», *The Century Magazine*, mars 1905, np.

La Construction Moderne

Osborne, C. Francis, «La construction moderne aux États-Unis», *La Construction moderne*, 15 septembre 1888, pp. 577-580.

Osborne, Francis, «Lettres des États-Unis à *La Construction moderne*», *La Construction moderne*, 29 mars 1890, pp. 289-292.

B., «The Pulitzer Building», *La Construction moderne*, 7 mars 1891, pp. 257-259.

«Les hautes maisons américaines», *La Construction moderne*, 14 novembre 1891, pp. 69-72, 82-84.

U. A., «École des Beaux-arts. Concours du «Prix des Américains» : Une maison à 15 ou 20 étages ou ruche commerciale. — Un programme «mouvementé» et un jugement qui s'ensuit», *La Construction moderne*, 13 février 1892, pp. 219-221.

«Influence de l'art français à l'étranger», *La Construction moderne*, 7 septembre 1895, pp. 577-580.

Nodet, H., «The Modern Office Building — Le moderne bâtiment à bureaux», *La Construction moderne*, 20 février 1897, pp. 242-244.

[Un architecte français], «Une critique américaine de l'architecture des villes en Amérique», *La Construction moderne*, 20 novembre 1897, pp. 85-86.

Labor, Louis, «Logements à bon marché de New-York», *La Construction moderne*, 20 août 1898, pp. 558-559.

«Salon d'un hôtel privé à New York», *La Construction moderne*, 19 novembre 1902, pp. 100-101.

«L'Ansonia de New-York», *La Construction moderne*, 26 septembre 1903, pp. 616-618.

Planat, Paul, «Embellissements de Paris», *La Construction moderne*, 15 juin 1904, p. 457-459.

«Albert Tissandier», *La Construction Moderne*, 22 septembre 1906, p. 612.

«De plus en plus fort», *La Construction moderne*, 8 juin 1907, pp. 421-422.

Fitzpatrick, F. W., «Les skyscrapers», *La Construction moderne*, 12 octobre 1907, pp. 19-21.

Planat, Paul, «Paris qui s'en va», *La Construction moderne*, 19 octobre 1907, pp. 25-27.

Planat, Paul, «Les enlaidissements de Paris», *La Construction moderne*, 16 novembre 1907, pp. 73-75.

Fitzpatrick, F. W., «Skyscrapers», *La Construction moderne*, 30 novembre 1907, pp. 100-101.

Planat, Paul, «La cité en danger», *La Construction moderne*, 1er février 1908, pp. 205-207.

«Défense de Paris», *La Construction moderne*, 29 mai 1909, pp. 409-411.

Melani, Alfredo, «Un «Sckyscraper» (sic) en Italie», *La Construction moderne*, 7 janvier 1911, pp. 171-172.

Darvillé, Will, «La Construction moderne à l'étranger», *La Construction moderne*, 21 janvier 1911, pp. 200-201.

Rümler, E., «Paul Planat», *La Construction Moderne*, 17 juin 1911, pp. 445-448.

Darvillé, Will, «Les hautes maisons Américaines, comment et pourquoi on les construit», *La Construction moderne*, 3, 17 et 31 décembre 1911, pp. 112-115, 134-136, 160-163.

«Le «Royal Liver Building» à Liverpool (Angleterre)», *La Construction moderne*, 23 juin 1912, pp. 463-464.

Rümler, E., «Paris gratte-ciel», *La Construction moderne*, 23 mars 1913, pp. 289-290.

The Craftsman

Edgerton, Giles, «How New York Has Redeemed Herself From Ugliness - an Artist's Revelation of the Beauty of the Skyscraper», *The Craftsman*, janvier 1907, pp. 458-471.

Croquis d'architecture. Intime-Club

«Concours des architectes américains 1897, Un embarcadère transatlantique», *Croquis d'architecture. Intime-Club*, 1898.

Deutsche Bauzeitung

H., «Der neue Zentralbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in New York-City», *Deutsche Bauzeitung*, 14, 17, 21 et 24 décembre 1910, pp. 825-829, 833-837, 845-851 et 853-859.

L'Esprit Nouveau

Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels à MM. les architectes (1er et 2e article)», *L'Esprit Nouveau*, octobre et novembre 1920 (nos. 1 et 2), pp. 90-96, 195-200.

Le Corbusier-Saugnier, «Trois rappels à MM. LES ARCHITECTES (3e Article)», *L'Esprit Nouveau*, janvier 1921 (no. 4), p. 468.

Le Corbusier-Saugnier, «Esthétique de l'ingénieur-Architecture : Revue de l'année», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1921 (double no. 11/12).

[Le Corbusier-Saugnier], «Le chemin des anes, le chemin des hommes», *L'Esprit Nouveau*, no. 17, juin 1922, np.

Le Corbusier, «L'ordre», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1923 (no. 18), np.

Le Corbusier, «Pérennité», *L'Esprit Nouveau*, janvier-février 1924 (no. 20), np.

Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, mars 1924 (no. 21), np.

Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, avril 1924 (no. 22), np.

Le Corbusier, «Classement et choix (Examen)», *L'Esprit Nouveau*, mai 1924 (no. 23), np.

Le Corbusier, «Nos moyens», *L'Esprit Nouveau*, novembre 1924 (no. 27).

Le Corbusier, «Une ville contemporaine», *L'Esprit Nouveau*, janvier 1925 (no. 28), np .

Excelsior

Pays, Marcel, «L'adaptation des villes aux exigences de la vie contemporaine», *Excelsior*, 25 août 1921, pp. 2-3.

The Forum

Verne, Jules, «Au XXIXe siècle ou La Journée d'un journaliste américain en 2889», *The Forum*, 1889.

Scott, Temple, «Fifth Avenue and the Boulevard Saint-Michel», *The Forum*, décembre 1910, pp. 665-685.

Frank Leslie's Popular Monthly

«A Bird's-eye View of the Grounds and Buildings of the Paris Exposition», *Frank Leslie's Popular Monthly*, janvier 1900, pp. 234-242 [?].

Peck, Ferdinand W., «America at the Paris Exposition», *Frank Leslie's Popular Monthly*, janvier 1900, p. [?].

La Gazette des Beaux-Arts

Hermant, Jacques, «L'art à l'exposition de Chicago», *La Gazette des Beaux-Arts*, septembre, novembre et décembre 1893, pp. 237-253, pp. 416-425, pp. 441-461.

Le Génie Civil

Rossi, Auguste-J., «Les chemins de fer métropolitain aérien de New-York», *Le Génie Civil*, 15 mars 1884, pp. 317-324 et planches XXV, XXVI.

Rossi, Auguste-J., «La stabilité du métropolitain de New-York», *Le Génie Civil*, 3 et 10 avril 1886, pp. 346-348, pp. 362-364.

Nansouty, Max de, «Le métropolitain de Berlin», *Le Génie Civil*, 29 janvier 1887, pp. 201-206.

Rossi, Auguste, «Le chemin de fer métropolitain de New-York», *Le Génie Civil*, 5 novembre 1887, pp. 1-4.

J. C., «La presse américaine et les chemins de fer aériens de New-York», *Le Génie Civil*, 7 janvier 1888, pp. 147-149.

Moreau, Auguste, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Nouvelle étude du projet Haag», *Le Génie Civil*, 5 janvier 1889, pp. 149-154.

«Les maisons géantes à New-York», *Le Génie Civil*, 24 août 1889, p. 372.

Nansouty, Max de, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Projet présenté par la Cie des Etablissements Eiffel», *Le Génie Civil*, 2 août 1890, pp. 211-212 et planche XIV.

Nansouty, Max de, «Le chemin de fer métropolitain de Paris. Exécution des parties en sous-col», *Le Génie Civil*, 29 novembre 1890, pp. 69-71.

Madison, R., «L'exposition de Chicago — Les hautes maisons américaines — La bibliothèque — Le chemin de fer glissant à l'Exposition de Chicago», *Le Génie Civil*, 19 décembre 1891, pp. 107-109.

Hénard, Eugène, «Trains continus et trottoirs à vitesses multiples», *Le Génie Civil*, 23 avril 1892, pp. 408-409.

Bernard, Hermann, «Les maisons géantes aux États-Unis», *Le Génie Civil*, 23 février 1895, pp. 262-266.

Boudon, Alfred, «Les transports électriques de l'exposition. Chemin de fer électrique et plate-forme mobile», *Le Génie Civil*, 15 septembre 1900, pp. 353-358.

«Installations mécaniques et frigorifiques de l'hôtel Astor, à New-York», *Le Génie civil*, 10 septembre 1904, pp. 312-313.

«Le Métropolitain à marchandises de Chicago», *Le Génie Civil*, 24 septembre 1904, p. 350.

«Le «Royal Liver Building» de Liverpool», *Le Génie Civil*, 11 décembre 1909, pp. 108-111.

«Le nouveau Bâtiment municipal de New-York», *Le Génie Civil*, 20 août 1910, pp. 309-310.

Harper's New Monthly

«Editor's Literary Record», *Harper's New Monthly*, mars 1885, p. 653.

Child, Theodore, «A Note on Impressionist Painting», *Harper's New Monthly*, janvier 1887, pp. 313-315.

Child, Theodore, «Characteristic Parisian Cafés», *Harper's New Monthly*, avril 1889, pp. 687-703.

Child, Theodore, «Some Modern French Painters», *Harper's New Monthly*, mai 1890, pp. 817-842.

Van Dyke, John C., «The Art Student's League of New York», *Harper's New Monthly*, octobre 1891, pp. 688-701.

Child, Theodore, «Paris Along the Seine», *Harper's New Monthly*, octobre 1892, pp. 723-740.

Child, Theodore, «Along the Parisian Boulevards», *Harper's New Monthly*, novembre 1892, pp. 855-872.

Child, Theodore, «Proletarian Paris», *Harper's New Monthly*, janvier 1893, pp. 185-198.

Davis, Richard Harding, «The Streets of Paris», *Harper's New Monthly*, octobre 1894, pp. 701-712.

Davis, Richard Harding, «The Show-Places of Paris», *Harper's New Monthly*, décembre 1894, pp. 125-139.

Davis, Richard Harding, «Americans in Paris», *Harper's New Monthly*, juillet 1895, pp. 272-285.

Insley, Edward, «Paris in 1900 and the Exposition», *Harper's New Monthly*, septembre 1900, pp. 484-497.

Benjamin-Constant, J. J., «My Portraits», *Harper's New Monthly*, mai 1901, pp. 820-828.

Brooks, Sydney, «London and New York», *Harper's New Monthly*, janvier 1902, pp. 295-303.

Martin, Edward Sandford, «Manhattan Lights», *Harper's New Monthly*, février 1907, pp. 359-367.

James, Henry, «New York revisited», *Harper's New Monthly*, février 1906, pp. 400-406; mars 1906, 603-608; mai 1906, 900-907.

Stapley, Mildred, «The City of Towers», *Harper's New Monthly*, octobre 1911, pp. 697-706.

House & Garden

Frederick Stymetz Lamb, «New York City of the Future», *House & Garden*, juin 1903 vol 111, no. 6, pp. 295-310.

Smith, Edward R., «The Topographical Evolution of the City of Paris. V.- Modern Paris», *House and Garden*, décembre 1904, pp. 275-289.

L'illustration

Charruel, Auguste, «Jubilé américain - A l'occasion de l'heureux achèvement du télégraphe atlantique», *L'illustration*, 2 octobre 1858, pp. 223-224.

«Une invention américaine. Les chemins qui marchent», *L'illustration*, 18 avril 1874, pp. 246-248.

«Monument commémoratif du centième anniversaire des États-Unis», *L'illustration*, 9 octobre 1875, pp. 229-230.

Simonin, L., «Les chemins de fer aériens», *L'illustration*, 3 janvier 1880, pp. 7, 14, 17.

L., P., «Le pont de Brooklyn, à New-York», *L'illustration*, 16 juin 1883, pp. 373, 384.

«La maison d'un milliardaire», *L'illustration*, 19 décembre 1885, p. 416.

«La Statue de la Liberté à New York – La fin du montage», *L'illustration*, 30 octobre 1886, pp. 265, 283.

«La ville de Chicago», *L'illustration*, 2 janvier 1892, p. 14.

«La «Haute Tour» de l'Exposition de Chicago», *L'illustration*, 23 janvier 1892, p. 82.

«Les hautes maisons de Chicago», *L'illustration*, 11 février 1893, pp. 112, 120.

«Le pont de Brooklyn», *L'illustration*, 27 mai 1893, p. 434.

«Les chemins de fer sur viaduc de New-York», *L'illustration*, 2 juin 1894, p. 470.

«La minerve du « New-York Herald », *L'illustration*, 17 novembre 1894, p. 406.

«Les constructions géantes à New-York», *L'illustration*, 14 novembre 1896, p. 394.

«Les constructions géantes», *L'illustration*, 20 février 1897, p. 138.

«Une nouvelle tour géante», *L'illustration*, 29 janvier 1898, p. 111.

M. N., «Les « gratte-ciel » de New-York», *L'illustration*, 14 janvier 1899, p. 25.

«L'incendie de l'hôtel Windsor à New-York», *L'illustration*, 8 avril 1899, p. 224.

«Accidents mortels sur les tramways américains», *L'illustration*, 15 avril 1899, p. 238.

«Le nouveau tunnel de New-York à Brooklyn», *L'illustration*, 17 juin 1899, p. 386.

«La machinerie d'un grand hôtel en Amérique», *L'illustration*, 22 juillet 1899, p. 63.

«La lutte contre l'incendie dans les maisons géantes», *L'illustration*, 12 août 1899, p. 111.

«Excursions à longue distance en tramways électriques», *L'illustration*, 19 août 1899, p. 127.

«La plus grande maison du monde», *L'illustration*, 30 septembre 1899, p. 222.

«La catastrophe de New-York», *L'illustration*, 14 juillet 1900, p. 20.

«La vitesse des tramways à Paris», *L'illustration*, 29 décembre 1900, p. 419.

«La traction électrique sur les grandes lignes de chemins de fer en Amérique», *L'illustration*, 26 janvier 1901, p. 63.

[Publicité pour L'Equitable], *L'illustration*, 29 juin 1901, cahier Annonces, p. 3.

«Un nouveau pont suspendu à Brooklyn», *L'illustration*, 13 juillet 1901, p. 31.

[Publicité pour Mutual Life], *L'illustration*, 27 juillet 1901, cahier Annonces, p. 5.

«L'exposition pan-américaine de Buffalo», *L'illustration*, 14 septembre 1901, p. 176.

«Une grande gare centrale à New-York», *L'illustration*, 25 janvier 1902, p. 63.

«New-York — L'éboulement de Park Avenue», *L'illustration*, 12 avril 1902, p. 256.

«Le danger des constructions élevées», *L'illustration*, 23 août 1902, p. 155.

«L'exposition de Saint-Louis», *L'illustration*, 20 septembre 1902, p. 225.

«Un tunnel de New-York à Brooklyn», *L'illustration*, 25 octobre 1902, p. 334.

«Un incendie à 100 mètres de hauteur», *L'illustration*, 29 novembre 1902, p. 424.

«Tramways américains en Europe», *L'illustration*, 24 janvier 1903, p. 62.

Frank, Edmond, «Nos bons omnibus parisiens», *L'illustration*, 21 février 1903, pp. 116-118.

«Une compagnie américaine de tramways en Hollande», *L'illustration*, 21 mars 1903, p. 195

«Les ascenseurs des maisons élevées à New-York», *L'illustration*, 23 mai 1903, p. 354

«Les tramways aux États-Unis», *L'illustration*, 29 août 1903, p. 146.

«Un trottoir roulant à New-York», *L'illustration*, 2 janvier 1904, p. 15.

«L'effondrement d'un skyscraper», *L'illustration*, 26 mars 1904, p. 206.

«Effet de nuit à New-York», *L'illustration*, 21 mai 1904, p. 350.

«La catastrophe du «General-Slocum»», *L'illustration*, 2 juillet 1904, pp. 8-9.

«Un nouveau gratte-ciel», *L'illustration*, 22 octobre 1904, p. 283.

«L'accident de l'«Elevated», métropolitain aérien de New-York, au coin de la 53e rue et de la 9e avenue», *L'illustration*, 23 septembre 1905, p. 197.

«Un faite vertigineux», *L'illustration*, 30 septembre 1905, p. 222.

«Flegme américain», *L'illustration*, 19 mai 1906, p. 310.

«Une élection à New-York», *L'illustration*, 24 novembre 1906, p. 331.

«La ville des «gratte-ciel»», *L'illustration*, 21 septembre 1907, pp. 191, 199.

«Le nouveau pont de New-York», *L'illustration*, 28 septembre 1907, p. 215.

«La crise financière à New-York», *L'illustration*, 9 novembre 1907, p. 303.

F. H., «De New-York à Paris en automobile», *L'illustration*, 29 février 1908, pp. 148-150.

«Un incendie sous la glace à Chicago», *L'illustration*, 7 mars 1908, p. 171.

«Lendemain de victoire», *L'illustration*, 19 septembre 1908, p. 199.

«Les gratte-terre de New-York», *L'illustration*, 2 janvier 1909, p. 11.

«Le roi des sky-scrapers», *L'illustration*, 3 juillet 1909, pp. 14-15.

Forbin, V., «Les fêtes de New York», *L'illustration*, 9 octobre 1909, p. 255.

«Une belle promenade aérienne de Wilbur Wright», *L'illustration*, 16 octobre 1909, p. 281.

«Une maison de 600 mètres de haut», *L'illustration*, 30 octobre 1909, p. 315.

«Les métropolitains de Paris et de New-York», *L'illustration*, 28 mai 1910, p. 493.

«Un photographe qui n'a pas le vertige», *L'illustration*, 26 novembre 1910, p. 367.

«Les chantiers aériens de New-York», *L'illustration*, 31 décembre 1910, pp. 506-507 et pp. 512-513

«L'Arc de l'Etoile et le gratte-ciel de la rue Presbourg», *L'illustration*, 14 janvier 1911, p. 28.

«Un incendie sous la glace», *L'illustration*, 20 janvier 1912, p. 52.

«Le quartier des immeubles géants de New-York vu des échafaudages de celui qui les surpassera tous», *L'illustration*, 3 août 1912, pp. 80-81.

«Ceux qui n'ont pas le vertige», *L'illustration*, 31 août 1912, p. 142.

Une « grande première » à New-York», *L'illustration*, 2 novembre 1912, p. 340.

De Tesson, François, «Le voyage de M. Pierre Loti au nouveau monde», *L'illustration*, 16 novembre 1912, pp. 390-391.

Loti, Pierre, «New-York entrevu par un barbare d'Orient», *L'illustration*, 31 mai 1913, pp. 505-508, et 7 juin 1913, pp. 542-544.

«Un précurseur», *L'illustration*, 21 juin 1913, p. 595.

«La ville future», *L'illustration*, 9 août 1913, p. 124.

Labadié, Jean, «Les cathédrales de la cité moderne», *L'illustration*, 12 août 1922, pp. 131-135.

L'Illustré National

La Fère, Jean, «Les gratte-ciel des États-Unis», *L'illustré National*, 3 avril 1898, p. 3.

L'Intransigeant

«Ce que j'ai appris à propos des villes de demain», *L'Intransigeant*, 25 novembre 1920, p. 4.

«En descendant de l'auto-car. Paris jugé par les midinettes d'Amérique», *L'Intransigeant*, 15 juillet 1925, p. 1.

«Dans la rue à New-York», *L'Intransigeant*, 2 septembre 1925, p. 1.

«New-York la nuit», *L'Intransigeant*, 4 septembre 1925, p. 1.

Camille, Georgette, «Propos de « Transat ». «Paris... fine city»», *L'Intransigeant*, 14 décembre 1925, p. 4.

Le Journal

Docquois, Georges, «J.-F. Raffaëlli retour d'Amérique», *Le Journal*, 20 juillet 1895, p. 5.

Journal des débats politiques et littéraires

«France. Paris. 1er août», *Journal des débats politiques et littéraires*, 2 août 1866, p. 1.

Journal of the American Institute of Architects

«Architectural Draughtsmen. II. Charles Meryon», *Journal of the American Institute of Architects*, février 1914, pp. 62-76.

La Lanterne

Malvidier, Marthe, «Si Paris s'américanisait...», *La Lanterne*, 14 septembre 1925, p. 1.

Montjoie!

Voirol, Sébastien, «Où en sont les architectes ?», *Montjoie!*, avril-juin 1914, pp. 12-13.

Municipal Affairs

Harder, J. F., «The City's Plan», *Municipal Affairs*, Vol. II, No. 1, mars 1898, New York, Reform Club, pp. 24-45.

«Biographical Notices of the Writers in Municipal Affairs for March, 1898», *Municipal Affairs*, Vol. II, New York, Reform Club, 1898, p. 173.

La Nature

- Bougeois, Henry, «La grande gare du New-York Central», *La Nature*, 5 mai 1906, pp. 353-355.
- Bellet, Daniel, «Le nouveau grand pont suspendu de New-York», *La Nature*, 15 septembre 1906, pp. 244-246.
- Laffargue, J., « Albert Tissandier », *La Nature*, 15 septembre 1906, p. 256.
- Bellet, Daniel, «Le métropolitain souterrain à marchandises de Chicago», *La Nature*, 29 décembre 1906, pp. 76-78.
- Mériel, Pierre de, «Les tunnels sous rivière à New-York», *La Nature*, 26 janvier 1907, pp. 139-142.
- «La corrosion des grandes maisons américaines», *La Nature*, 9 mars 1907, p. 239.
- Mériel, Pierre de, «Les moyens de transport dans les grandes villes modernes», *La Nature*, 11 mai 1907, pp. 369-370.
- Bougeois, Henry, «La construction de deux nouvelles gares à New-York», *La Nature*, 21 septembre 1907, pp. 263-264.
- Mériel, Pierre de, «Les plus grands monuments du monde», *La Nature*, 30 novembre 1907, pp. 424-426.
- Forbin, V., «New-York à vol d'oiseau», *La Nature*, 8 août 1908, pp. 148-149.
- Bonnin, R., «La chute des ponts américains», *La Nature*, 6 mars 1909, pp. 211-212.
- Bonnin, R., «Le pont suspendu de Manhattan à New-York», *La Nature*, 3 juillet 1909, pp. 71-74.
- Villers, R., «Le nouvel hôtel de ville de New-York», *La Nature*, 27 août 1910, pp. 193-194.
- D'izier, J., «Nouvelle application du principe du « trottoir roulant »», *La Nature*, 18 mars 1911, p. 264.
- Lallié, N., «Les héros des gratte-ciel américains», *La Nature*, 13 mai 1911, pp. 377-378.
- Forbin, V., «Les gares colossales de New-York», *La Nature*, 17 juin 1911, pp. 33-34.
- Rabut, Jacques, «L'« Hudson Terminal Building » à New-York», *La Nature*, 2 septembre 1911, pp. 213-214.
- Kuentz, L., «La plus grande gare du monde», *La Nature*, 21 juin 1913, pp. 43-44.
- «Les ferry-boats de l'Hudson-River à New-York», *La Nature*, 8 novembre 1913, pp. 399-400.

New York Herald

- «Terminal Building For the M'Adoo Tunnels», *New York Herald*, 24 janvier 1907, p. 6.

The New York Times

- «Affairs in France», *The New York Times*, 29 décembre 1858, p. 2.
- «Paris and Its Government», *The New York Times*, 11 avril 1860, p. 3.
- «What the Empire Does for Paris», *The New York Times*, 30 août 1861, p. 2.
- «From Paris», *The New York Times*, 16 septembre 1861, p. 2.
- «The French Capital», *The New York Times*, 13 décembre 1867, p. 2.
- «New-York and Paris», *The New York Times*, 13 décembre 1867, p. 4.
- «The French Capital», *The New York Times*, 16 décembre 1867, p. 2.
- «Opening New Thoroughfares», *The New York Times*, 6 février 1868, p. 4.
- Malakoff, «Paris Underground», *The New York Times*, 20 mars 1868, p. 2.
- «The French Capital», *The New York Times*, 9 mai 1868, p. 5.
- «The French Capital», *The New York Times*, 5 juillet 1868, p. 6.

«Foreign Items», *The New York Times*, 12 juillet 1868, p. 3.

«The French Capital», *The New York Times*, 16 octobre 1868, p. 6.

«M. Haussmann in Trouble», *The New York Times*, 22 mars 1869, p. 4.

«Broadway Relief», *The New York Times*, 19 juin 1869, p. 4.

«New-York Architecture», *The New York Times*, 2 août 1869, p. 1.

«Foreign Items», *The New York Times*, 27 février 1870, p. 3.

«Haussmann the Little», *The New York Times*, 24 octobre 1870, p. 4.

«The Gate of Paris», *The New York Times*, 14 mai 1871, p. 3.

«Haussmann and Hall», *The New York Times*, 17 juillet 1871, p. 4.

«France - Rebuilding the Capital and Work for the People», *The New York Times*, 6 novembre 1872, p. 2.

«Paying For the Empire», *The New York Times*, 18 octobre 1873, p. 9.

«Sanitary Matters», *The New York Times*, 26 juillet 1874, p. 1.

«The Paris Sewers», *The New York Times*, 7 septembre 1874, p. 9.

«Progress in Paris», *The New York Times*, 7 décembre 1874, p. 4.

«Out of doors in Paris», *The New York Times*, 5 septembre 1875, p. 7.

«Public Improvements», *The New York Times*, 18 février 1877, p. 6.

«The Beauties of Paris», *The New York Times*, 12 novembre 1877, p. 2.

«Meryon. The Great French Etcher», *The New York Times*, 2 juin 1878, p. 3.

«New Publications. *Paris Parks and Gardens*», *The New York Times*, 14 octobre 1878, pp. 2-3.

[Publicité du Crédit Lyonnais], *The New York Times*, 9 mai 1879, p. 6.

«Miscellaneous City News», *The New York Times*, 7 avril 1881, p. 3.

«The Details of the Problem of Street-Cleaning», *The New York Times*, 18 avril 1881, p. 4.

«The Pedestal Art Loan», *The New York Times*, 16 décembre 1883, p. 5.

«Brief Foreign Notes», *The New York Times*, 5 mai 1884, p. 4.

«New Publication – *Paris, Old and New*», *The New York Times*, 9 novembre 1885, p. 2.

«Paintings for Amateurs», *The New York Times*, 10 avril 1886, p. 5.

«French Impressionists», *The New York Times*, 28 mai 1886, p. 5.

«Bartholdi Well Pleased», *The New York Times*, 26 octobre 1886, pp. 1-2.

«The Freedom of the City», *The New York Times*, 28 octobre 1886, p. 5.

«The Visitors From France», *The New York Times*, 6 novembre 1886, p. 5.

«Prices of the Pictures ; Second Night of the Stewart Sale ; ...», *The New York Times*, 25 mars 1887, p. 5.

«Art Students in Paris. What It Costs Them to Live and Study», *The New York Times*, 5 février 1888, p. 11.

«Americans As Students of Art», *The New York Times*, 11 mars 1888, p. 4.

«Nationalizing the Arts», *The New York Times*, 20 mai 1888, p. 4.

«Seen With Artist's Eyes», *The New York Times*, 9 décembre 1888, p. 12.

«Haussmann and His Boulevard», *The New York Times*, 25 décembre 1888, p. 2.

«At the Mayor's Office», *The New York Times*, 31 juillet 1889, p. 8.

«Paving of the Boulevard in New York», *The New York Times*, 1 août 1889, p. 4.

Frederick, Harold, «London's Metamorphosis», *The New York Times*, 11 août 1889, p. 9.

«Commissioner Coleman's Talk», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 4.

«The Fair and the City», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 4.

«Points Picked up Abroad», *The New York Times*, 31 août 1889, p. 8.

«A Chance To Outdo Paris», *The New York Times*, 22 septembre 1889, p. 13.

«Edison Back From Paris», *The New York Times*, 7 octobre 1889, p. 5.

«Personal Intelligence», *The New York Times*, 21 novembre 1889, p. 5.

«To Entertain Count de Kératry», *The New York Times*, 1er décembre 1889, p. 2.

«Authors at Breakfast. A Notable Event in Honor of Count de Kératry», *The New York Times*, 8 décembre 1889, p. 13.

«Max O'Rell Here Again», *The New York Times*, 6 janvier 1890, p. 4.

«Pleading for New-York», *The New York Times*, 12 janvier 1890, p. 1.

«Hausmann's Boulevard», *The New York Times*, 18 mars 1890, p. 2.

«New Publications – Baron Haussmann», *The New York Times*, 11 mai 1890, p. 19.

«Would Cleanliness Pay ?», *The New York Times*, 13 mai 1890, p. 4.

«Society of American Artists», *The New York Times*, 23 mai 1890, p. 4.

«New Publications - Paris Haussmannized», *The New York Times*, 18 août 1890, p. 3.

«Baron Haussmann's Work», *The New York Times*, 20 juillet 1890, p. 6.

«Obituary - Baron Haussmann», *The New York Times*, 13 janvier 1891, p. 2.

«Hausmann and His Work», *The New York Times*, 26 janvier 1891, p. 3.

«Count de Kératry's Mission», *The New York Times*, 8 avril 1891, p. 8.

«A Great Evening in Art», *The New York Times*, 15 avril 1891, p. 9.

«Society of American Artists», *The New York Times*, 26 avril 1891, p. 5.

«Paris and New-York», *The New York Times*, 30 juillet 1891, p. 4.

«Phases of City Life», *The New York Times*, 10 août 1891, p. 12.

De Kay, Charles, «Munich as an Art Centre», *The New York Times*, 11 décembre 1891, p. 6.

«Art at the Champ de Mars. Jean Béraud's Former Work and Work in Hand», *The New York Times*, 21 décembre 1891, p. 9.

«Foreign Art at the Fair», *The New York Times*, 13 mai 1892, p. 2.

«New Publications. French Views of America», *The New York Times*, 10 juillet 1892, p. 19.

«Pictures For the Big Fair», *The New York Times*, 14 juin 1892, p. 8.

«Theodore Child Is Dead», *The New York Times*, 11 novembre 1892, p. 4.

«Planning a Fine Arch», *The New York Times*, 23 novembre 1892, p. 8.

Lespinasse, George S., «Cleaning Paris Streets», *The New York Times*, 1 janvier 1893, p. 20.

«A Dozen of Painters», *The New York Times*, 14 janvier 1893, p. 5.

«Successful Art Sale. Paintings by Americans Bring Good Prices at Auction», *The New York Times*, 18 janvier 1893, p. 2.

«Paintings For the Fair. Work Accomplished by the Jury of Selection. ...», *The New York Times*, 29 janvier 1893, p. 16.

Lespinasse, George S., «Snow in Paris Streets», *The New York Times*, 3 mars 1893, p. 2.

«In Honor of Mr. Burnham — Appreciation Shown by His Fellow-Architects», *The New York Times*, 26 mars 1893, p. 2.

«M. Constant's American Trip», *The New York Times*, 28 mars 1893, p. 8.

«All Ready for Opening Day», *The New York Times*, 30 avril 1893, p. 17.

Lespinasse, George S., «The Ash Barrel Should Go», *The New York Times*, 22 mai 1893, p. 11.

«Firmin Didot in New-York», *The New York Times*, 11 juin 1893, p. 16.

«France at the World's Fair», *The New York Times*, 9 juillet 1893, p. 15.

«Would Guild the Goddess», *The New York Times*, 4 septembre 1893, p. 4.

«Seeing New-York's Sights», *The New York Times*, 5 septembre 1893, p. 9.

«Entertaining the French Engineers», *The New York Times*, 6 septembre 1893, p. 2.

«French Engineers on An Inspection Tour», *The New York Times*, 7 septembre 1893, p. 9.

«From Paris to the Fair», *The New York Times*, 17 septembre 1893, p. 9.

«Boss McLaughlin's Domain», *The New York Times*, 18 septembre 1893, pp. 1-2.

«More Socialists From France», *The New York Times*, 18 septembre 1893, p. 5.

«Sightseeing and Learning», *The New York Times*, 19 septembre 1893, p. 9.

«As Paris Workmen Saw Us», *The New York Times*, 21 septembre 1893, p. 1.

«Ideas for French Workmen», *The New York Times*, 8 octobre 1893, p. 16.

«Our Beaux Arts Architects», *The New York Times*, 28 novembre 1893, p. 4.

«The Water-Color Society», *The New York Times*, 3 février 1894, p. 2.

«A Dazzling Picture Show», *The New York Times*, 11 mars 1894, p. 17.

«Group Exhibits of Painting», *The New York Times*, 7 juillet 1894, p. 5.

«Zola May Travel to America ; Although Writers of his Generation Stay in Paris», *The New York Times*, 4 novembre 1894, p. 24.

«Paintings by Monet», *The New York Times*, 14 janvier 1895, p. 4.

«French Painters Sail For New-York», *The New York Times*, 27 janvier 1895, p. 5.

«Work by J. F. Raffaelli», *The New York Times*, 4 mars 1895, p. 4.

«Paintings by Edouard Manet», *The New York Times*, 12 mars 1895, p. 4.

«How To Do Paris Cheaply», *The New York Times*, 21 juillet 1895, p. 11 [?].

«American Students in France», *The New York Times*, 30 juillet 1895, p. 4.

«Paris Forty Years Ago», *The New York Times*, 8 décembre 1895, p. 31.

«Prizes for Architectural Work», *The New York Times*, 19 avril 1896, p. 8.

«Paris Architectural Students», *The New York Times*, 19 avril 1896, p. 22.

«New-York at Sunset in June», *The New York Times*, 19 juin 1896, p. 6.

«London Needs a Haussmann», *The New York Times*, 7 juillet 1896, p. 3.

«Art and Artists. Notes of the Week», *The New York Times*, 1er janvier 1898, p. RBA 6.

«The Week in the Art World. An Excess of Incidents», *The New York Times*, 12 février 1898, p. BR98 .

«In the Art World. News of Studio and Gallery», *The New York Times*, 19 février 1898, p. BR124.

«The Week in the Art World. Arrival of Carolus Duran», *The New York Times*, 26 mars 1898, p. BR196.

«The Week in the Art World», *The New York Times*, 18 juin 1898, p. BR401.

«In the French Capital», *The New York Times*, 19 juin 1898, p. 19.

« «Painter of Paris» Here», *The New York Times*, 9 octobre 1899, p. 10.

«The Week in Art», *The New York Times*, 14 octobre 1899, p. BR704.

«What is Doing in Society», *The New York Times*, 14 novembre 1899, p. 7.

«The Week in Art», *The New York Times*, 18 novembre 1899, p. BR780.

«The Week in Art», *The New York Times*, 13 janvier 1900, p. BR 9.

Didier, Eugene L., «Holiday Books. Fifty of the Best Published Since East [?] July», *The New York Times*, 8 décembre 1900, p. BR 2.

«Pictures by Robert Henri. A Painter of Storm Clouds, Landscapes, and Townscapes», *The New York Times*, 9 avril 1902, p. 8.

«Figaro Writer Here to Study Americans», *The New York Times*, 20 novembre 1902, p. 7.

«Six Impressionnistes. Startling Works by Red-Hot American Painters», *The New York Times*, 20 janvier 1904, p. 9.

«Two New Art Monographs», *The New York Times*, 28 mai 1904, p. BR361.

«To Destroy Central», *The New York Times*, 31 juillet 1904, p. 4.

«A Pointillist's Paintings», *The New York Times*, 27 décembre 1905, p. 8.

«Minor Picture Shows. «Airscares» by the Brothers Dabo Recently Opened», *The New York Times*, 25 février 1906, p. 6.

«Editorial», *The New York Times*, 20 octobre 1906, p. 6.

«New York As Seen by a French Artist», *The New York Times*, 21 octobre 1906, p. SM 1.

«Berlin Ravaged With Pencil and Pen», *The New York Times*, 23 juin 1907, p. SM 9.

Ceci est indiqué dans «Paris's Gardener Likes Central Park», *The New York Times*, 9 septembre 1907, p. 6.

«Photo-Secession Exhibition. Remarkable Work by Steichen, White, Seeley, Coburn, and Stieglitz», *The New York Times*, 8 décembre 1907, p. S4.

«How A French Editor Looks on New York City», *The New York Times*, 16 février 1908, p. SM5.

«France Behind America», *The New York Times*, 26 avril 1908, p. C 1.

«Planning Great Boulevards for New York City», *The New York Times*, 9 août 1908, p. SM1.

«What A French Journalist Found in America», *The New York Times*, 16 août 1908, p. SM7.

«What A Frenchman Thinks of New York City», *The New York Times*, 15 septembre 1908, p. SM5.

«New York as Seen by a Candid Critic», *The New York Times*, 12 octobre 1908, p. 7.

New York As Viewed By A French Architect», *The New York Times*, 25 octobre 1908, p. SM1.

«Manhattan Architecture», *The New York Times*, 25 octobre 1908, p. 12.

«A Reply to French Criticisms of New York City», *The New York Times*, 1er novembre 1908, p. SM5.

«Hoffbauer To Visit Gibson», *The New York Times*, 19 décembre 1909, p. C2.

«Artists at Dinner in Student Dress», *The New York Times*, 14 mars 1911, p. 8.

«Art Notes From Paris», *The New York Times*, 29 septembre 1912, p. SM15.

«Art Notes From Paris», *The New York Times*, 13 octobre 1912, p. X7.

New York Times, «Noted Architect Dead», 27 mai 1917, p. 19.

«First Skyscraper Planned for Paris», *The New York Times*, 17 avril 1926, p. 6.

«President Doumergue Rejects Plan For Government Skyscraper in Paris», *The New York Times*, 17 août 1926, p. 1.

Brock, H. I., «A Place de l'Opera for New York City», *The New York Times*, Magazine section, 10 février 1929.

Brock, H. I., «Le Corbusier Scans Gotham's Towers», *The New York Times*, Magazine section, 3 novembre 1935.

«City is 'Monster' to Paris Architect ; A-Bomb Proposed to Erase Flaws», *The New York Times*, 14 octobre 1953, p. 31.

New York Tribune Illustrated Supplement

«Artistic Camera Work», *New-York Tribune Illustrated Supplement*, 14 mai 1899, pp. 10-11.

Paris Match

Heimer, Marc, et al., «Paris dans 20 ans», *Paris Match*, dossier spécial Univers Match en deux parties, 1er juillet 1967, pp. 41-56, et 8 juillet 1967, pp. 39-46 et 63-70.

La Patrie

P. de L., «Une maison de dix étages — Terrasse fleurie — L'hôtel des Sportsmen», *La Patrie*, 21 juin 1905, p. 3.

Le Petit Journal

Thomas, Louis, «Le «Petit Journal» aux Etats-Unis. La Légende de l'Amérique», *Le Petit Journal*, 10 août 1925, p. 1.

Bonnefoy, René, «Si le centre de Paris venait à se peupler de gratte-ciel à la manière américaine...», *Le Petit Journal*, 12 septembre 1925, p. S2.

Thomas, Louis, «La mission Caillaux, débarquée à New-York, est aussitôt partie pour Washington», *Le Petit Journal*, 24 septembre 1925, p. 1.

Thomas, Louis, «Le voyage pour le règlement des dettes interalliées. New-York et Washington», *Le Petit Journal*, 24 septembre 1925, p. 3.

Record and Guide

«A New Plan For Manhattan», *Record and Guide*, 20 août 1904, p. 390.

La Revue des Beaux-Arts

«Salon des artistes français — Le paysage», *La Revue des Beaux-Arts*, 18 juin 1911, p. 4.

Revue des deux mondes

Simonin, L., «New-York et la société américaine», *Revue des deux mondes*, 1er décembre 1874, pp. 675-688.

Haussonville, Othenin de, «A travers les États-Unis, I.», *Revue des deux mondes*, 15 février 1882, pp. 814-815.

Revue générale de l'architecture et des travaux publics

Daly, César, «L'Amérique à la recherche d'un procédé de délassement», *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, vol. X (1883), cols. 81-83.

Revue Internationale de l'Horlogerie

«Les maisons géantes aux Etats-Unis», *Revue Internationale de l'Horlogerie*, no. 17, 1er septembre 1903, pp. 468-469.

La Science et la vie

Labadié, Jean, «A la recherche du « Home scientifique »», *La Science et la vie*, décembre 1925, p. 551-554.

Scientific American

«How New York City Is Solving Its Transportation Problem», *Scientific American*, 29 décembre 1906, np [première page].

«Tunnels and Subways», *Scientific American*, 5 décembre 1908, p. 405.

«How Chicago Is Solving Its Rapid Transit Problem», *Scientific American*, 28 mai 1910, pp. 433, 439.

Suplee, Henry Harrison, «The Elevated Sidewalk», *Scientific American*, 16 juillet 1913, pp. 61 [couverture] + 67.

Scribner's Magazine

Avery, Henry O., «The Paris School of Fine Arts», *Scribner's Magazine*, octobre 1887, pp. 387-404.

Brownell, W. C., «The Paris Exposition», *Scribner's Magazine*, janvier 1890, pp. 18-36.

Davis, Richard Harding, «Broadway», *Scribner's Magazine*, mai 1891, pp. 585-604.

Sarcey, Francisque, «The Boulevards of Paris», *Scribner's Magazine*, juin 1891, pp. 663-685.

Clarke, Thomas Curtis, «Rapid Transit in Cities», *Scribner's Magazine*, mai 1892, p. 567-578.

Brownell, W. C., «French Art. I. Classical Painting», *Scribner's Magazine*, septembre 1892, pp. 329-346.

Brownell, W. C., «French Art. II. Romantic Painting», *Scribner's Magazine*, octobre 1892, pp. 431-449.

Brownell, W. C., «French Art. III. Realistic Painting», *Scribner's Magazine*, novembre 1892, pp. 604-628.

Doubleday, F. N., «Glimpses of the French Illustrators. II.», *Scribner's Magazine*, novembre 1893, pp. 579-593.

Raffaëlli, Jean-François, «Impressionists», *Scribner's Magazine*, mai 1895, pp. 630-633.

Alexandre, Arsène, «All Paris A-Wheel», *Scribner's Magazine*, août 1895, pp. 195-201.

Cortissoz, Royal, «Landmarks of Manhattan», *Scribner's Magazine*, novembre 1895, pp. 531-544.

«The Field of Art. High Buildings», *Scribner's Magazine*, janvier 1896, pp. 127-128.

Cone, Ada, «The Woman's Paris», *Scribner's Magazine*, novembre 1898, pp. 549-559.

M. S. [Montgomery Schuyler ?], «Schools of Architecture and the Paris School», *Scribner's Magazine*, décembre 1898, pp. 765-768.

Williams, Jesse Lynch, «The Water-Front of New York», *Scribner's Magazine*, octobre 1899, pp. 385-399.

Stieglitz, Alfred, «Pictorial Photography», *Scribner's Magazine*, novembre 1899, pp. 528-537.

R. S. [Russell Sturgis ?], «The Sculptures of the Dewey Reception in New York», *Scribner's Magazine*, décembre 1899, pp. 765-768.

Tarbell, Ida M., «The Charm of Paris», *Scribner's Magazine*, avril 1900, pp. 386-404.

Elmendorf, Dwight Lathrop, «A Camera at the Fair», *Scribner's Magazine*, novembre 1900, pp. 605-613.

Parsons, Samuel Jr., «The Landscape Features of the Paris Exposition», *Scribner's Magazine*, novembre 1900, pp. 614-623.

Flagg, Ernest, «The Plan of New York, and How to Improve it», *Scribner's Magazine*, août 1904, pp. 253-256.

Dwight, Harrison Griswold, «An Impressionist's New York», *Scribner's Magazine*, novembre 1905, pp. 544-554.

Social Economist

«The Rebuilding of New York», *Social Economist*, Vol. V, décembre 1893, p. 330.

Der Städtebau

Kayser, H., «Nordamerikanische Parkanlagen», *Der Städtebau*, [octobre ?] 1905, pp. 113-123.

Hegemann, Werner, «Die Ausstellung für Städtebau und Städtische Kunst in New York», *Der Städtebau*, octobre et novembre 1909, pp. 127-131 et pp. 146-148.

Hénard, Eugène, «Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs», *Der Städtebau*, octobre 1910, pp. 109-113.

The Studio

Caffin, Charles H., «Les progrès de la photographie aux Etats-Unis», *The Studio*, numéro d'été 1905, pp. 7-9.

Caffin, Charles H., «The Development of Photography in the United States», *The Studio*, numéro d'été 1905, pp. US 1-7.

Pennell, J., «New York», *The Studio*, no. spécial 'Sketching Grounds', 1909, pp. 131-140.

Le Temps

Janneau, Guillaume, «Un peintre français aux États-Unis», *Le Temps*, 24 septembre 1912, p. 4.

Le Tour du monde

Laveleye, Edouard de, «Les nouveautés de New-York et le Niagara l'hiver», *Le Tour du monde*, septembre [?] 1881, pp. 401-416.

Urbanisme

Gréber, Jacques, «New-York 1933», *Urbanisme*, no. 13, avril 1933.

III. Publications sérielles collectives

Bulletin of the Municipal Art Society of New York

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 1*, s.l.n.d. [New York], [1903]?

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 2*, s.l. [New York], 5 octobre 1903.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 3*, s.l.n.d. [New York], [1903]?, p. 2.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 5*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 3.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 6*, s.l. [New York], 11 mars 1904, p. 4.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 9*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 2.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 10*, s.l.n.d. [New York], [1904]?

Lewis, N. P., «Extracts from the Report of the Chief Engineer of the Board of Estimate and Apportionment of the City of New York For the Year 1903», Municipal Art Society of New York., *Bulletin No. 10*, *op. cit.*, p. 12.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 13*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 4.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 14*, s.l.n.d. [New York], [1904]?, p. 7.

Municipal Art Society of New York, *Bulletin No. 15*, s.l.n.d. [New York], [1905]?, p. 2.

Jahrbuch des deutschen Werkbundes

Jessen, Peter, «Deutsche Form im Weltverkehr», in *Der Verkehr. Jahrbuch des deutschen Werkbundes 1914*, Jena, Eugen Diederichs, 1914, p. 78???

Proceedings of The Municipal Engineers of The City of New York

Tomkins, C., «*The Desirability of Comprehensive Municipal Planning in Advance of Development*», conférence donnée le 25 octobre 1905, et repertorié comme no. 19 dans The Municipal Engineers of The City of New York, *Proceedings for 1905*, New York, Municipal Engineers, 1906.

Lamb, Ch., «*The Possibilities of the Esthetic Development of Our City*», conférence donnée le 22 avril 1908, et repertorié comme no. 40 dans The Municipal Engineers of The City of New York, *Proceedings for 1908*, New York, Municipal Engineers, 1909, pp. 87-105.

Lewis, N. P., «The City Plan and What it Means», conférence donnée le 27 septembre 1911, et repertorié comme no. 66 dans The Municipal Engineers of The City of New York, *Proceedings for 1911*, New York, Municipal Engineers, 1912.

The Municipal Engineers of the City of New York, *Proceedings for 1915*, New York, The Municipal Engineers, s.d. [1916].

Proceedings of the Annual Convention of the American Institute of Architects

Brockway, A. L., «Influence of french school of design on architecture in America», *Proceedings of the Thirty-Third Annual Convention of the American Institute of Architects*, Washington D. C., 1899, pp. 59-71.

Cram, R. A., «The Influence of the French School on American Architecture», *Proceedings of the Thirty-Third Annual Convention of the American Institute of Architects*, Washington D. C., 1899, pp. 71-77.

Warren, H. L., «The Influence of France Upon American Architecture», *Proceedings of the Thirty-Third Annual Convention of the American Institute of Architects*, Washington D. C., 1899, pp. 78-92.

Hénard, Eugène, «The Artistic Development of Paris», in *Proceedings of the Thirty-Ninth Annual Convention of the American Institute of Architects*, Washington D.C., Washington, 1906, pp. 105-112.

III. Livres

Adolphus, F., *Some Memories of Paris*, New York, Henry Holt, 1895.

Alphand, Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris : histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum*, dessiné par E. Hochereau, Paris, J. Rothschild, 1867-1873.

Alphand, Jean-Charles-Adolphe (sous la dir. de), *Les travaux de Paris, 1789-1889*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889.

Atlas administratif des 20 arrondissements de la ville de Paris, publié d'après les ordres de M. le Baron G. E. Haussmann Sénateur, Paris, 1868.

Alphand, Jean-Charles-Adolphe (sous la dir. de), *Atlas municipal des vingt arrondissements de la ville de Paris*, Paris, L. Wuhler, 1894.

Baedeker, K., *Paris et ses environs, manuel du voyageur*, Leipzig/Paris, Karl Baedeker/Paul Ollendorff, 1900.

Baedeker, Karl, *Les Etats-Unis, avec une excursion au Mexique*, deuxième édition revue, Leipzig/Paris, Karl Baedeker/Paul

Ollendorff, 1905.

Bailly-Herzberg, Janine, *Correspondance de Camille Pissarro, tome 4, 1895-1898*, Paris, Éd. du Valhermeil, 1989.

Banderali, David, *Les chemins de fer métropolitains à New-York et dans les grandes cités américaines, conférence faite au Conservatoire national des arts et métiers, à Paris, le 21 mars 1886*, Paris, Hachette, 1886.

Bardet, Gaston, «La ville dite radieuse» in Bardet, Gaston, *Pierre sur Pierre, construction du nouvel urbanisme*, Paris, L.C.B./Vincent, Fréal et Cie, s.d. [c1946].

Baschet, Ludovic (sous la dir. de), *Société des artistes français, Catalogue illustré du Salon de 1905*, Paris, Bibliothèque des Annales, 1905.

Benoit-Lévy, Georges, *La Ville et son image*, Paris, Éditions des Cités-Jardins de France, 1910.

Bonnier, Louis, *Le règlement de voirie*, Paris, Schmid, 1903.

Bouvard, Joseph-Antoine ; Jourdan, Gustave (sous la dir. de), *Documents relatifs à la révision des décrets : (1) du 22 juillet 1882 sur les saillies permises dans la Ville de Paris; (2) du 23 juillet 1884 sur la hauteur des maisons, des combles et les lucarnes dans la Ville de Paris*, Paris, Chaix, 1900.

Les capitales du monde, Paris, Hachette, 1892.

Child, Théodore, *Art and Criticism*, 1892.

Clarétie, Léo, *Paris depuis ses origines jusqu'en l'an 3000*, Paris, Charavay, s.d. [1886].

Coburn, Alvin Langdon, *An Autobiography*, New York, Dover, 1978, (éd. orig. publiée par F. A. Praeger en 1966).

Davis, Richard Harding, *About Paris*, illustrations par Charles Dana Gibson, New York, Harper & Bros. 1895.

Duhamel, Georges, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930.

Catalogue of Paintings, Drypoints and Etchings by Jean François Raffaelli, New York, Durand-Ruel Galleries, 1899.

Eggermont, I[sidore], *Voyage autour du globe, tome I : Amérique*, Paris, Libr. Ch. Delagrave, 1892.

Emanuel, Frank L., *Illustrators of Montmartre*, Langham Series of Art Monographs, New York, Ch. Scribner's Sons, 1904.

Exposition internationale de Chicago en 1893, Catalogue de l'exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine, Paris, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer/Imprimerie Chaix, 1893.

Exposition universelle internationale de Saint-Louis en 1904, Catalogue de l'exposition spéciale de la Ville de Paris et du département de la Seine, Paris, Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer/Imprimerie Chaix, 1904.

Fabre, Auguste, *Les Sky Scratchers ou les hautes maisons américaines*, collection Bibliothèque du journal *L'Émancipation*, Nîmes, Bureaux de l'Émancipation, 1896.

Figuier, Louis, *Les chemins de fer métropolitains*, Paris, A la librairie illustrée, 1886.

Forestier, J. C. N., *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1908.

Forestier, Jean Claude Nicolas, *Grandes Villes et systèmes de parcs. Suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, présentation par Bénédicte Leclerc et Salavdor Tarragó i Cid, Paris, Institut français d'architecture/Ed. Norma, 1997.

Garnier, Jules, *Projet comparé d'un chemin de fer aérien*, Paris, Capiomont et Renault, 1885.

Garnier, Tony, *Une cité industrielle*, Paris, Sers, 1988 (éd. orig. : 1916 [?].)

Goncourt, Edmond et Jules de, *Journal, mémoires de la vie littéraire*, Paris, Fasquelle/Flammarion, 1956.

Gréber, Jacques, *L'Architecture aux Etats-Unis, preuve de la force d'expansion du génie français*, 2 tomes, Paris, Payot, 1920.

Guadet, Julien, *Éléments et théorie de l'architecture*, sixième éd., Paris, Construction Moderne, 1929-1930 (éd. orig. : 1901-1904).

Guadet, Julien, «Leçon d'ouverture du cours de Théorie de l'Architecture», professée à l'École des Beaux-Arts le 28 novembre 1894», in Guadet, Julien, *Éléments et théorie de l'architecture*, sixième éd., tome I, Paris, Construction Moderne, 1929-1930 ; éd. orig. : 1901-1904.

Gutton, André, *L'architecture et l'aménagement de l'espace*, tome VI des *Conversations sur l'architecture. Cours de théorie de l'architecture professé à l'école nationale supérieure des beaux-arts*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1962.

Haag, Paul, *Les transports en commun et les métropolitains dans les grandes villes étrangères et à Paris*, Paris, Baudry, 1897.

Hamerton, Philip Gilbert, *Paris in Old and Present Times, with Special Reference to Changes in its Architecture and Topography*, Boston, Roberts Brothers, 1885.

Hegemann, Werner, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, vol. 2, Berlin, Verlag Ernst Wasmuth A.G., 1913.

Hénard, Eugène, *Les transformations de Paris*, 1903-1909.

Hénard, Eugène, «Les villes de l'avenir», in *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, pp. 345-367.

Hénard, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Paris, L'Equerre, 1982, p. 9 ; éd. orig. de l'étude I, «Projet de prolongement de la rue de Rennes avec le pont en X sur la Seine» : 1903.

Hénard, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Paris, L'Equerre, 1982, p. 53 ; éd. orig. de l'étude II, «Les Alignements brisés. La question des Fortifications et le boulevard de Grande-Ceinture» : 1903.

Hénard, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Paris, L'Equerre, 1982 ; éd. orig. de l'étude VI, «La Circulation dans les villes modernes. L'Automobilisme et les Voies rayonnantes de Paris» : 1905.

Hénard, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Paris, L'Equerre, 1982, p. 248 ; éd. orig. de l'étude VII, «Les Voitures et les Passants. Carrefours libres et Carrefours à giration» : 1906.

Hénard, Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Paris, L'Equerre, 1982, pp. 309-310 ; éd. orig. de l'étude VIII, «Les Places publiques. La Place de l'Opéra. Les trois colonnes» : 1909.

Huard, Charles, *New York comme je l'ai vu*, Paris, Eugène Rey, 1906.

Huret, Jules, *En Amérique*, Paris, ????, 1904. [[cf. PL]]

James, Henry, *Little Tour in France*, ????, 1884.

James, Henry, *Esquisses parisiennes, chroniques*, textes rédigés en 1875-1876 pour le *New York Tribune*, traduites de l'anglais et présentées par Jean Pavans, Paris, La Différence, 1988.

James, Henry, *The American Scene*, New York, Harper & Bros., 1907 ; éd. française : *La scène américaine*, Paris, La Différence, ?DATE?? [chap. IV n118 (p228)].

Keppel, Frederick, *Mr. Pennell's Etchings of New York «Sky Scrapers»*, New York, F. Keppel, 1905.

Kératry, Emile de, *Manuel pratique pour l'enregistrement et le dépôt des œuvres de littérature et d'art aux États-Unis, nouvelle législation, historique, commentaires, formalités*, Paris, Cercle de la librairie, 1891.

Kératry, E. de, «New-York», in *Les capitales du monde*, Paris, Hachette, 1892, pp. 57-82.

King, Moses, *King's Views of New York, 1896-1915 & Brooklyn, 1905*, introduction par A. E. Santaniello, New York, Arno Press, 1980 (éd. orig. : 1974).

King, Moses, *Paris*, no. 2 de la série King's Views. Monthly Illustrated Monographs, New York, mai 1900.

Lavoine, E. ; Pontzen, Ernest, *Les Chemins de fer en Amérique*, 2 vol. ?, Paris, Dunod, 1882.

Lavallée, Th., *Géographie universelle de Malte-Brun*, Paris, Furne et Cie éditeurs, 1857.

Laws Relating to Art Commissions, New York, 1914.

Le Corbusier-Saunier, *Vers une architecture*, Paris, G. Crès, 1923.

Le Corbusier, «Le centre des grandes villes», in Société française des urbanistes, *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès international d'urbanisme et d'hygiène municipale (Strasbourg 1923), Paris, Eyrolles, 1923, np (entre les pages 256 et 257).

Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, G. Crès, 1925.

Le Corbusier, *Toward an Architecture*, introduction par Jean-Louis Cohen, traduction par John Goodman, collection Texts & Documents, Los Angeles, Getty Research Institute, 2007.

Almanach? Le Corbusier, *L'Almanach d'architecture moderne*, Paris, G. Crès, s.d. [1926].

[Lopez, Raymond], *L'avenir des villes*, Paris, Robert Laffont, 1964.

- Lortsch, Charles, *La beauté de Paris et la Loi*, thèse de doctorat, Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1912.
- Lortsch, Charles, *La Beauté de Paris et la Loi*, préface d'André Hallays, Paris, Librairie de la Société du Recueil Sirey, 1913.
- Maltbie, M. R., *Civic Art in Northern Europe, a Report to the Art Commission of the City of New York*, New York, 1903.
- Les merveilles du monde*, Paris, Hachette, s.d. [1911-1912].
- Meryon, Charles ; Baudelaire, Charles, *Paris, 1860*, préface de Jacques Damade, Paris, Éd. La Bibliothèque, 2002.
- Message of Hon. George B. McClellan, Mayor of The City of New York, to the Board of Aldermen, Transmitting Report of the New York City Improvement Commission* [14 décembre 1904], January 2, 1905. New York, 1905.
- Narjoux, F., *Paris, Monuments élevés par la ville, 1850-1880*, Paris, A. Morel, 1880-1883.
- Plan d'ensemble des travaux de Paris*, Paris, E. Andriveau-Goujon, 1867.
- Raffaëlli, Jean-François ; Mirbeau, Octave, *Correspondance, suivie des articles de Mirbeau sur Raffaëlli*, textes établis, présentés et annotés par Pierre Michel, Tusson (Charente), Du Lérot, 1993.
- The Report of the New York City Improvement Commission To the Honorable George B. McClellan, Mayor of The City of New York, and to the Honorable Board of Aldermen of The City of New York*, New York, 1907.
- Rey, A. Augustin, «Du développement et de l'extension des villes», in *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, pp. 272-273.
- Rey, Augustin, «La crise de l'habitation française. L'angoisse actuelle — La tâche immense — Les éléments primordiaux de l'habitation salubre de demain», in Ville de Lyon, *Deuxième Congrès de l'habitation du 10 au 14 mars 1920. Compte rendu des travaux*, Lyon, Imprimerie Noirclerc & Fenetrier, 1920, pp. 458-468. Planches non paginées insérées après la page 463.
- Robinson, Charles Mulford, *The Improvement of Towns and Cities or The Practical Basis of Civic Aesthetics*, New York/ London, Putnam's, 1901.
- Robinson, William, *The Parks and Gardens of Paris, Considered in Relation to the Wants of Other Cities and Public and Private Gardens*, deuxième édition, London, Macmillan & Co., 1878 (éd. orig. : 1869).
- Rousiers, Paul de, *La vie américaine*, Paris, Firmin-Didot, 1892.
- Sérafon, F., *Les chemins de fer métropolitains et les moyens de transports en commun à Londres, New-York, Berlin, Vienne et Paris*, Paris, Librairie polytechnique Baudry et Cie, 1885.
- Société des artistes français, Catalogue illustré du Salon de 1911*, édition Baschet, Paris, Bibliothèque des Annales, 1911,
- Stübgen, Joseph, *Der Städtebau*, Darmstadt, Bergstrasser, 1890; trad. fr. : Buls, Charles, *La construction des villes*, Bruxelles, 1895.
- Thomas, L., «Amérique du Nord», in *La Grande Encyclopédie, inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts*, Paris, tome deuxième, H. Lamirault et Cie. éditeurs, s.d. [1885 ou 1886 ?]
- Tissandier, Albert, *Six mois aux États-Unis, voyage d'un touriste dans l'Amérique du Nord*, Paris, G. Masson, 1886.
- Triggs, Inigo, *Town Planning, Past, Present, and Possible*, London, Methuen & Co., 1909.
- Van Dyke, John C., *The New New York*, illustrated by Joseph Pennell, New York, The Macmillan Company, 1909.
- Varigny, C. de, *Nouvelle Géographie moderne des cinq parties du monde. Amérique*, Paris, E. Girard et A. Boitte éditeurs, 1890-1892.
- Views of New York*, Portland (Maine), L. H. Nelson, s. d. [c. 1904].
- Viollet-le-Duc, E. E., *Entretiens sur l'Architecture*, Bruxelles/Liège, Mardaga, 1986 (éd. orig. : Paris, A. Morel, 1863-1872).
- Wittig, Paul, *Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr*, Berlin, Wilhelm Ernst & Sohn, 1909.
- Year Book of the Municipal Art Society of New York 1910*, s.l.n.d. [New York], [1911]?
- Year Book of the Municipal Art Society of New York*, [1928 ?], New York, 1929.
- Zweig, Stefan, *Sternstunden der Menschheit*, 1927.

Bibliographie

Nota :

La liste suivante ne recense pas l'ensemble des documents consultés mais uniquement ceux que nous citons dans les notes de bas de page.

I. Études

Abram, Joseph ; Lambert, Guy ; Laurent, Christophe, *Auguste Perret, Anthologie des écrits, conférences et entretiens*, Paris, Le Moniteur, 2006.

Adler, Kathleen, Hirshler, Erica E. ; Weinberg, H. Barbara, *Americans in Paris 1860–1900*. National Gallery, London, England and the Museum of Fine Arts, Boston, Massachusetts in association with The Metropolitan Museum of Art, New York, 2006.

Adler, Kathleen, Hirshler, Erica E. ; Weinberg, H. Barbara, *Américains à Paris 1860-1900*, catalogue de l'exposition (Londres, Boston, New York), Milan, 5 Continents Editions, 2006.

Alder, Kathleen, «« We'll always have Paris » : Paris comme école et comme cadre», in: Adler, Kathleen, Hirshler, Erica E. ; Weinberg, H. Barbara, *Américains à Paris 1860-1900*, catalogue de l'exposition (Londres, Boston, New York), Milan, 5 Continents Editions, 2006, pp. 11-55.

Adelson, Warren, «Childe Hassam: Cosmopolitan and Patriot», in Adelson, Warren ; Cantor, Jay ; Gerdtts, William H., *Childe Hassam, impressionist*, New York, Abbeville Press, 1999.

Adelson, Warren ; Cantor, Jay ; Gerdtts, William H., *Childe Hassam, impressionist*, New York, Abbeville Press, 1999.

Alexandre, Arsène, *Jean-François Raffaëlli, peintre, graveur et sculpteur*, Paris, H. Floury, 1909.

American Artists and the Paris Experience, 1880-1910, Terra Museum of American Art, Chicago, 1998.

Avantgarde 1900-1923, Russisch-sowjetische Architektur, catalogue d'exposition, Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1991.

Bacon, Mardges, *Ernest Flagg, Beaux-Arts Architect and Urban Reformer*, New York/Cambridge (Mass.), The Architectural History Foundation/MIT Press, 1986.

Bacon, Margdes, *Le Corbusier in America*, Cambridge (Mass.)/London, MIT Press, 2001.

Baker, Paul R., *Richard Morris Hunt*, Cambridge (Mass.)/Londres, MIT Press, 1980.

Banham, Reyner, *Theory and Design in the First Machine Age*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1980 (éd. orig. : 1960).

Banham, Reyner, *A Concrete Atlantis, U.S. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1986.

Beale, Marjorie A., *The Modernist Enterprise: French Elites and the Threat of Modernity, 1900-1940*, Stanford, Stanford University Press, 1999.

Benevolo, Leonardo, *Histoire de l'architecture moderne*, Paris, Dunod, 1998 (éd. orig. : *Storia dell'architettura moderna*, Roma/Bari, Laterza, 1960).

Benevolo, Leonardo, *Histoire de la ville*, Marseille, Parenthèses, 1983 (éd. orig. : 1975).

Benton, Tim, *Les Villas de Le Corbusier et Pierre Jeanneret*, Paris, Éditions de la Villette, 1984.

Berhaut, Marie, *Gustave Caillebotte. Catalogue raisonné des peintures et pastels*, nouvelle édition revue et augmentée avec le concours de Sophie Pietri, Paris, Wildenstein Institute, 1994.

Betts, Mary Beth, «The Aesthetics of an Eclectic Architect», in Christen, Barbara Snowden ; Flanders, Steven (ed.), *Cass Gilbert, Life and Work. Architect of the Public Domain*, New York/London, Norton, 2001, pp. 73-84.

Blumenthal, Henry, *American and French Culture 1800-1900: Interchanges in art, science, literature and society*, Baton Rouge (La.), Louisiana State Univ., 1975.

Boesiger, Willy ; Stonorov, Oskar, *Le Corbusier et Pierre Jeanneret. Œuvre complète, 1910-1929*, vol. 1, Zürich, Éditions d'architecture : Artemis, 1991 (13e éd.).

- Bowers, David F. (sous la dir. de), *Foreign Influences in American Life*, Princeton (N.J.), Princeton University Press, 1944.
- Boyer, M. Christine, *Dreaming the Rational City, The Myth of American City Planning*, Cambridge (Mass.)/London, MIT Press, 1983.
- Boyer, M. Christine, *Manhattan Manners, Architecture and Style 1850-1900*, New York, Rizzoli, 1985.
- Bradley, James, «Returns of Mayoral Elections in New York City, 1834-1894», in Jackson, Kenneth T., *The Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999, pp. 735-736.
- Brettell, Richard R., «Straßen, Alleen, Boulevards und Eisenbahn – Verkehrswege in der realistischen und impressionistischen Malerei des Paris der Jahre 1860-1890», in: Sagner, Karin, et al. (sous la dir. de), *Die Eroberung der Strasse. Von Monet bis Grosz*, catalogue de l'exposition de la Schirn Kunsthalle Frankfurt, Munich, Hirmer Verlag, 2006, pp. 212-221.
- Brooks, H. Allen (ed.), *Le Corbusier*, Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1987.
- Brooks, H. Allen, *Le Corbusier's Formative Years, Charles-Edouard Jeanneret at La Chaux-de-Fonds*, Chicago/London, The University of Chicago Press, 1997.
- Bruant, Catherine, «Eugène Hénard, l'invention de l'avenir», *fabricA*, no. 2, 2008, pp. 68-184.
- Bunnell, Peter C., «La photo pictorialiste», *48/14 La revue du Musée d'Orsay*, no. 19, automne 2004, pp. 58-63 [article originalement publié en 1992 dans *Record of the Art Museum*, Princeton University].
- Burrows, Edwin G. ; Wallace, Mike, *Gotham, A History of New York City to 1898*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999.
- Caramel, Luciano, «Zwischen *Città Reale* und '*Città Nuova*'», in Magnago Lampugnani, Vittorio (dir.), *Antonio Sant'Elia, Gezeichnete Architektur*, catalogue d'exposition, Munich, Prestel, 1992.
- Chafee, Richard, «The Teaching of Architecture at the Ecole des Beaux-Arts», in Drexler, A. (sous la dir. de), *The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts*, New York/Boston, Museum of Modern Art/MIT Press, 1977.
- Chappell, S., «Chicago Issues: The Enduring Power of a Plan», in Zukowsky, John [sous la dir. de], *The Plan Of Chicago: 1909-1979*, Chicago, The Art Institute of Chicago, 1979, pp. 6-15.
- Chasse, Eric de, «Paris - New York, Rivalry and Denial», in: Wilson, Sarah (sous la dir. de), *Paris, Capital of the Arts 1900-1968*, Paris, Hazan, 2002.
- Chatelet, Anne-Marie, «La conception haussmannienne du rôle des ingénieurs et architectes municipaux», in Des Cars, Jean, et Pinon, Pierre, *Paris Haussmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991, pp. 257-266.
- Choay, Françoise, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, New York, Braziller, 1969.
- Christen, Barbara Snowden ; Flanders, Steven (ed.), *Cass Gilbert, Life and Work. Architect of the Public Domain*, New York/London, Norton, 2001.
- Cohen, Jean-Louis, «Les architectes français et l'art urbain (1900-1914)», in Gaudin, J. P. (sous la dir. de), *Les premiers urbanistes français et l'art urbain, 1900-1930*, n°11 de la série *In Extenso*, Paris, Ecole d'architecture de Paris-Villemin, 1987.
- Cohen, Jean-Louis ; Damisch, Hubert (sous la dir. de), *Américanisme et modernité*, Paris, EHESS/Flammarion, 1993.
- Cohen, Jean-Louis, *Scènes de la vie future*, Paris, Flammarion, 1995.
- Cohen, Jean-Louis, «Le Corbusier, observateur de la ville américaine», in *Le Corbusier : la ville, l'urbanisme*, Vies Rencontres de la Fondation Le Corbusier du 9 et 10 juin 1995, Paris, FLC, 1995, pp.37-50.
- Creese, Walter L., *American Architecture From 1918 to 1933 With Special Emphasis on European Influence*, thèse de doctorat, Harvard University, 1950.
- Dansette, Adrien, Louis-Napoléon, à la conquête du pouvoir, Paris, Hachette, 1961.
- Darin, Michael, «Un plan global pour les grands travaux ?», in Des Cars, Jean, et Pinon, Pierre, *Paris Haussmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991, pp. 274-283.
- Darin, Michael, «L'art de la percée : les boulevards d'Haussmann», in Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995.
- Delafond, Marianne et Genet-Bondeville, Caroline, *Jean-François Raffaëlli*, catalogue d'exposition, Paris, Musée Marmottan-Monet, 1999.
- Delaire, E., *Les architectes élèves de l'École de Beaux-arts, 1793-1907*, Paris, Librairie de la Construction Moderne, 1907.

- Des Cars, Jean ; Pinon, Pierre (sous la dir. de), *Paris-Haussmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991.
- Dethier, Jean, et Guiheux, Alain (sous la dir. de), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, catalogue de l'exposition du Centre Georges Pompidou, Paris, Éditions du Centre Pompidou, 1994.
- Draper, J., «Paris by the Lake», in Zukowsky, J. (sous la dir. de), *Chicago Architecture, 1872-1922*, Munich, Prestel, 1987, pp. 107-119.
- Drexler, A. (sous la dir. de), *The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts*, New York/Boston, Museum of Modern Art/MIT Press, 1977.
- Duboy, Philippe, "L.C.B.N. 1.9.1.5.", *Casabella*, no. 531-532, janvier-février 1987, pp. 94-103, 113-114.
- Dumont, Marie-Jeanne, *Le logement social à Paris, 1850-1930*, Liège, Mardaga.
- Duroselle, Jean-Baptiste, *La France et les États-Unis des origines à nos jours*, Paris, Seuil, 1976.
- Egbert, Donald Drew, «Foreign Influences in American Art» in: Bowers, David F. (sous la dir. de), *Foreign Influences in American Life*, Princeton (N.J.), Princeton University Press, 1944.
- Evenson, Norma, *Paris: A Century of Change, 1878-1978*, New Haven, Yale University Press, 1979.
- Frampton, Kenneth, *Modern Architecture: A Critical History*, troisième édition revue et élargie, London/New York, Thames and Hudson, 1992 (éd. orig. : 1980).
- Frédéricx, Pierre, *De l'Agence d'Information Havas à l'Agence France-Presse*, préface d'André Siegfried, Paris, Flammarion, 1959.
- Gaillard, Marc, *Paris : les années folles : au temps de Colette*, Etrepilly, Presses du Village-C. de Bartillat, Editions Franciliennes, 2004.
- Gaillard, Marc, *Paris : à la Belle époque : au temps de Proust*, Etrepilly, Presses du Village-C. de Bartillat, Editions Franciliennes, 2003.
- Gerdts, William H., *New York impressionniste*, New York/Paris, Abbeville Press/Ed. Abbeville, 1994 (éd. orig. : *Impressionist New York*, New York/London/Paris, Abbeville Press, 1994).
- Gerdts, W. H., «Three Themes», in Adelson, Warren ; Cantor, Jay ; Gerdts, William H., *Childe Hassam, impressionist*, New York, Abbeville Press, 1999, p. 153.
- Giedion, Siegfried, *Space, Time and Architecture, the growth of a new tradition*, 4e éd. élargie, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1962.
- Girard, Louis, *Napoléon III*, Paris, Fayard, 1986.
- Gournay, Isabelle, *France discovers America 1917-1939 (French writings on American architecture)*, thèse de doctorat, New Haven (Conn.), Yale University, 1989.
- Gray, Christopher, «De Vinne Press Building, Fourth and Lafayette Streets; An Understated Masterpiece That Earns Its Keep», *The New York Times*, 13 avril 2003.
- Greenough, Sarah, *Alfred Stieglitz: The Key Set*, 2 vols., New York/Washington D.C., Harry Abrams/National Gallery of Art, 2002.
- Gresset, Philippe, «L'urbanisme de Georges Haussmann vu d'ailleurs», in: Des Cars, Jean ; Pinon, Pierre (sous la dir. de), *Paris-Haussmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1991, pp. 320-329.
- Guéry, Jules, *Visages de la presse. La présentation des journaux des origines à nos jours*, Paris, Editions du Centre de formation et de perfectionnement des journalistes, 1997.
- Hawes, Elizabeth, *New York, New York, How the Apartment House Transformed the Life of the City, 1869-1930*, New York, Knopf, 1993.
- Herdrich, Stephanie L., «Hassam in Boston, 1859-1886», in Weinberg, H. Barbara (ed.), *Childe Hassam, American Impressionist*, New Haven/London, Yale University Press, 2004, pp. 42-45.
- Higonnet, Patrice, *Paris, Capital of the World*, Cambridge (Mass.)/London, Belknap Press of Harvard University Press, 2002.
- Hines, Thomas S., *Burnham of Chicago, Architect and Planner*, Chicago/London, University of Chicago Press, 1974.
- Hitchcock, Henry-Russel, *Architecture : Dix-neuvième et vingtième siècles*, Bruxelles/Liège, Mardaga, 1981 (éd. orig. : *Architecture, 19th and 20th centuries*, Harmondsworth [Middlesex], Penguin, 1958).
- Hodebert, L., *Les architectes des Beaux-Arts et les infrastructures, 1890-1915*, mémoire de DEA sous la direction de Jean-

- Louis Cohen, Paris, Ecole d'architecture de Paris-Belleville, 1995.
- Hoffman, Katherine, *Stieglitz, A Beginning Light*, New Haven/London, Yale University Press, 2004.
- Horne, Janet, *Le Musée social. Aux origines de l'État providence*, Paris, Belin, 2004.
- Hulten, Pontus (sous la dir. de), *Paris - New York*, catalogue d'exposition, Paris, Éd. du Centre Pompidou/Gallimard, 1991 (éd. orig. : 1977).
- Hutson, James H., *The Sister Republics, Switzerland and the United States*, catalogue d'exposition, Washington, Library of Congress, 1991.
- Impressions de toujours: les peintres américains en France, 1865-1915 (Lasting Impressions: American Painters in France, 1865-1915)*, Musée d'Art Américain Giverny 1992/1993/1994/1995.
- L'impressionisme américain 1880-1915*, Lausanne, Fondation de l'Hermitage, 2002.
- Irish, Sharon Lee, *Cass Gilbert's Career in New York, 1899-1905*, thèse de doctorat, Evanston (Illinois), Northwestern University, 1985.
- Jackson, Kenneth T., «The Capital of Capitalism», in: Sutcliffe, Anthony (sous la dir. de), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984, pp. 321-322.
- Jackson, Kenneth T., *The Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999.
- Jacques, Annie ; Verger, Stéphane ; Virlovet, Catherine (coordonné par), *Italia Antiqua, Envois de Rome des architectes français en Italie et dans le monde méditerranéen aux XIXe et XXe siècles*, Paris, Ecole nationale supérieure des Beaux-arts, 2002.
- Kantor, Harvey A., *Modern Urban Planning in New York City: Origins and Evolution, 1890-1933*, thèse de Ph.D., New York University, 1971.
- Kantrowitz, Nathan, «Population», in Jackson, Kenneth T. (ed.), *Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999.
- Klein, Maury ; Kantor, Harvey A., *Prisoners of Progress, American Industrial Cities, 1850-1920*, New York/London, Macmillan/Collier Macmillan, 1976.
- Lacassin, Francis, *Gustave Le Rouge, L'Amérique des dollars et du crime*, coll. Bouquins, Paris, Robert Laffont, 1993.
- Landau, Bernard, «Techniciens parisiens et échanges internationaux», in: Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995.
- Landau, Bernard et al. (sous la dir. de), *Les Grands Boulevards, un parcours d'innovation et de modernité*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, 2000.
- Landau, Sarah Bradford, *George B. Post, Architect*, New York, Monacelli, 1998.
- Lankevich, George J., *Postcards from Manhattan*, Garden City Park (N.Y.), Square One Publishers, 2003.
- Laurent, Christophe, «Quand Auguste Perret définissait l'architecture moderne du XXe siècle», *Revue de l'art*, no. 121, 1998, pp. 61-78.
- Lavedan, Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine*, Paris, Laurens, 1952.
- Lavedan, Pierre, *Nouvelle histoire de Paris. Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Association pour la publication d'une Histoire de Paris, 1993 ; éd. orig. : 1975.
- Leitner, Patrick, *Le rêve américain de Charles-Edouard Jeanneret*, rapport de recherche, Paris, 2006.
- Lewis, Dudley A., *Evaluation of American Architecture by European Critics, 1875-1900*, thèse Ph.D., University of Wisconsin, 1962.
- Lortie, André, «La ville métropole : entre image et organisation» et Darin, Michael, «L'art de la percée : les boulevards d'Hausmann», in Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995, pp. 53-54.
- Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995.
- Loyer, François, *Paris XIXe siècle, l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1994.
- Loyer, François (sous la dir. de), *Autour de l'Opéra, naissance de la ville moderne*, Paris, Délégation à l'Action artistique de la

- Ville de Paris, 1995.
- Lucan, Jacques (sous la dir. de), *Le Corbusier, une encyclopédie*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1987.
- McKay, Donald C., *The United States and France*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1951.
- McLeod, Mary, «Taylorisme», in Lucan, Jacques (sous la dir. de), *Le Corbusier, une encyclopédie*, Paris, Éd. du Centre Pompidou/CCI, 1987, pp. 397-400.
- Meral, Jean, *Paris dans la littérature américaine*, Paris, CNRS, 1983.
- Monaghan, Frank, *French Travellers in the United States, 1765-1932*, New York, The New York Public Library, 1933.
- Monneret, Sophie, *L'impressionnisme et son époque*, 4 vol., collection Bouquins, Paris, Robert Laffont.
- Moos, Stanislaus von, *Le Corbusier, l'architecte et son mythe*, Paris, Horizons de France, 1971.
- Moos, Stanislaus von, «Urbanism and Transcultural Exchanges, 1910-1935: A Survey», in Brooks, H. Allen (ed.), *Le Corbusier*, Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1987, pp. 219-240.
- Moos, Stanislaus von, *L'Esprit Nouveau, Le Corbusier und die Industrie 1920-1925*, Zürich/Berlin, Museum für Gestaltung/Wilhelm Ernst & Sohn Verlag, 1987.
- Moos, Stanislaus von ; Rüegg, Arthur (ed.), *Le Corbusier Before Le Corbusier*, The Bard Graduate Center/Langmatt Museum/Yale University Press, New York/Baden/New Haven and London, 2002.
- Mumford, Lewis, *La Cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 1964, (éd. orig. : *City in History*, 1961).
- Mumford, Lewis, *Sticks and Stones, a Study of American Architecture and Civilization*, New York, Dover, 1955 ; éd. orig. : New York, Boni and Liveright, 1924.
- Neudin, Gérard et Joëlle, *Les cartes postales*, Rennes, Ouest France, 1982.
- Noffsinger, James Philip, *The Influence of the Ecole des Beaux-Arts on the Architects of the United States*, Washington (D.C.), The Catholic University of America Press, 1955.
- Oechslin, Werner, «Apotheose einer monumentalen Architektur», *Archithese*, no. 18, 1976, pp. 15-16.
- Oechslin, Werner, «Deperthes' «Maison genre New York» 1892 oder der Misserfolg des skyscraper 'à l'européenne' », *Archithese*, no. 20, 1976, pp. 42-51.
- Offenstadt, Patrick, *Jean Béraud 1849-1935, la belle époque, une époque rêvée*, Cologne/Paris, Taschen/Wildenstein Institute, 1999.
- Phillips, Tom, *The Postcard Century: 2000 cards and their messages*, New York, Thames and Hudson, 2000.
- Picon, Antoine ; Robert, Jean-Paul, *Un atlas parisien*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1999.
- Portes, Jacques, *Une fascination réticente. Les Etats-Unis dans l'opinion française (1870-1914)*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1990.
- Ragon, Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Casterman, 1971.
- Ragot, Gilles ; Dion, Mathilde, *Le Corbusier en France : projet et réalisations*, Paris, Le Moniteur, 1997.
- Rewald, John ; avec Weitzenhoffer, Frances, *Cézanne and America. Dealers, Collectors, Artists and Critics, 1891-1921*, London, Thames and Hudson, 1989.
- Reymond, Nathalie, *Un regard américain sur Paris*, Giverny/Chicago, Musée d'Art Américain/Fondation Terra pour les Arts, 1997.
- Richard Morris Hunt, architecte 1827-1895*, Paris, CNMHS, 1989.
- Riopelle, Christopher, «Les artistes américains en France. L'art français en Amérique», in Adler, Kathleen ; Hirshler, Erica E. ; Weinberg, H. Barbara, *Américains à Paris, 1860-1900*, Milan, 5 Continents Editions, 2006, pp. 207-221.
- Robinson, Cervin, «Wie wird man ein erfolgreicher Visionär ?», *Archithese*, no. 18, 1976, pp. 5-12.
- Rota, Italo, *New York 1850-1950*, Arles/Milan, Actes Sud/Motta, 2000.
- Rouart, Denis et Wildenstein, Daniel, *Edouard Manet. Catalogue raisonné*, 2 tomes, Lausanne/Paris, La Bibliothèque des Arts, 1975.
- Saboya, Marc, *Presse et architecture au XIXe siècle*, Paris, Picard, 1991.

- Sagner, Karin, et al. (sous la dir. de), *Die Eroberung der Strasse. Von Monet bis Grosz*, catalogue de l'exposition de la Schirn Kunsthalle Frankfurt, Munich, Hirmer Verlag, 2006.
- Saunier, Pierre-Yves, «Les voyageurs municipaux américains en Europe 1900-1940. Une piste d'histoire transnationale», *JEV*, no. 15, 2003.
- Schnoor, Christoph, *La construction des villes. Jeannerets erstes städtebauliches Traktat von 1910/11*, thèse de doctorat, Berlin, Technische Universität, 2002.
- Seckel, Hélène, «Alfred Stieglitz et la Photo-Secession : 291 Fifth Avenue, New York» in: Hulten, Pontus (sous la dir. de), *Paris - New York*, catalogue d'exposition, Paris, Éd. du Centre Pompidou/Gallimard, 1991 (éd. orig. : 1977).
- Seckel, Hélène, «Du cubisme à l'art abstrait ?» in: Hulten, Pontus (sous la dir. de), *Paris - New York*, catalogue d'exposition, Paris, Éd. du Centre Pompidou/Gallimard, 1991 (éd. orig. : 1977).
- Shanor, Rebecca R., *The City That Never Was*, New York, Viking, 1988.
- Share, Allen J., «Tweed, William M.», in Jackson, Kenneth T. (ed.), *Encyclopedia of New York City*, New Haven et London/ New York, Yale University Press/New-York Historical Society, 1999, pp. 1205-1206.
- Susan R. Stein (sous la dir. de), *The Architecture of Richard Morris Hunt*, Chicago/Londres, University of Chicago Press, 1986.
- Stern, Robert A. M., *New York 1900, Metropolitan Architecture and Urbanism 1890-1915*, New York, Rizzoli, 1983.
- Stern, Robert A. M. ; Mellins, Thomas ; Fishman, David, *New York 1880*, New York, Monacelli, 1999.
- Strauss, David, *Menace in the West : The Rise of French Anti-Americanism in Modern Times*, Westport (Conn.)/London, Greenwood Press, 1978.
- Sutcliffe, Anthony, *Towards the Planned City*, Oxford, Blackwell, 1981.
- Sutcliffe, Anthony (sous la dir. de), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984.
- Simona Talenti dans *L'Histoire de l'architecture en France, Émergence d'une discipline (1863-1914)*, Paris, Picard, 2000.
- Tournès, Ludovic, *New Orleans sur Seine : histoire du jazz en France*, Paris, Fayard, 1999.
- Trocmé, Hélène, *La ville américaine vue par les voyageurs français à la fin du XIXe siècle*, thèse de doctorat, thèse pour le doctorat de troisième cycle d'histoire sous la direction de C. Föhlen, Université de Paris-I ? Université de Paris-I, 1975.
- Turner, Paul V., *La formation de Le Corbusier*, Paris, Macula, 1987, p. 89 ; éd. orig. : *The Education of Le Corbusier*, NY, Garland, 1977.
- Van Malderen, Luc, *American architecture : a vintage postcard collection*, Mulgrave, Victoria (Australie), The Images Publishing Group, 2000.
- Van Zanten, David, «A French Architect in America in 1836», *Journal of the Society of Architectural Historians*, octobre 1970, p. 255.
- Van Zanten, David, «Architectural Composition at the Ecole des Beaux-Arts From Charles Percier to Charles Garnier», in Drexler, A. (sous la dir. de), *The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts*, New York/Boston, Museum of Modern Art/MIT Press, 1977, p. 112.
- Weinberg, H. Barbara, *Childe Hassam, American Impressionist*, New Haven/London, Yale University Press, 2004.
- Weinberg, H. Barbara ; Bolger, Doreen ; Curry, David Park, *American Impressionism and Realism, the Painting of Modern Life, 1885-1915*, New York, Metropolitan Museum of Art, 1994.
- Werquin, Ann-Carol ; Demangeon, Alain, «Chicago et Daniel Burnham, l'inconditionnel de Haussmann», in Lortie, André (sous la dir. de), *Paris s'exporte, modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 1995, pp. 169-176.
- Wildenstein, Daniel, *Monet. Catalogue raisonné – Werkverzeichnis*, 4 vols. Cologne/Paris, Taschen/Wildenstein Institute, 1996.
- Wildenstein Institute, avec Pissarro, Joachim et Durand-Ruel Snollaerts, Claire, *Pissarro. Catalogue critique des peintures*, 3 vols. Genève/Paris, Skira/Wildenstein Institute Publications, 2005.
- Willis, Carol, «A 3-D CBD : How the 1916 Zoning Law Shaped Manhattan's Central Business District», in Bressi, Todd W. (sous la dir. de), *Planning and Zoning New York City*, New Brunswick (N. J.), Rutgers University, 1993.
- Wilson, Sarah (sous la dir. de), *Paris, Capital of the Arts 1900-1968*, Paris, Hazan, 2002.

Wolf, Peter M., *Eugène Hénard and the Beginning of Urbanism in Paris, 1900-1914*, La Haye/Paris, IFHP/CRU, 1968.

II. Sources biographiques

Baillie, Laureen, *American Biographical Index*, Munich, Saur, 1998.

Bailly-Herzberg, Janine, *Dictionnaire de l'Estampe en France, 1830-1950*, collection 'Arts et Métiers Graphiques', Paris, Flammarion, 1992.

Bénézit, E., *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs*, nouvelle édition entièrement refondue sous la direction de Jacques Busse, Paris, Éditions Gründ, 1999.

The Encyclopedia Americana, édition internationale, New York, Americana Corp., 1961.

Garraty, John A. ; James, Edward T. (eds.), *Dictionary of American Biography*, New York, Charles Scribner's Sons, 1974.

Garraty John A. ; Carnes, Mark C. (eds.), *American National Biography*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1999.

Grand Larousse encyclopédique en dix volumes, Paris, Librairie Larousse, 1960.

Johnson, Allen ; Malone, Dumas (eds.), *Dictionary of American Biography*, London/New York, Humphrey Milford/Oxford University Press/Charles Scribner's Sons, 1930-1936.

Larousse, Pierre, *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle*, Paris, Administration du grand dictionnaire universel, 1867.

Lobies, J.-P. (sous la dir. de), *Dictionnaire de biographie française*, fascicule no. CXIV, Paris, Librairie Letouzey et Ané, 2001.

Matthew, H. C. G. ; Harrison, Brian (eds.), *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford/New York, Oxford University Press, 2004.

Prevost, M. ; Roman D'Amat, A. ; Tribout de Morembert, H. (sous la dir. de), *Dictionnaire de biographie française*, fascicule no. CIII, Paris, Librairie Letouzey et Ané, 1989

Saur Allgemeines Künstlerlexikon, München/Leipzig, Saur, 1999.

Saur Allgemeines Künstler-Lexikon : bio-bibliographischer Index A-Z, Munich/Leipzig, K. G. Saur, 2000.

Vollmer, Hans (Hrsg.), *Thieme Becker Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*, Siebzehnter Band, Leipzig, E. A. Seemann, 1924.

III. Sites internet

www.nytimes.com

www.metmuseum.org

www.musee-orsay.fr

www.catalogue.bnf.fr

Index des noms

Les numéros suivis de la lettre 'n' signalent que le nom apparaît dans une note de bas de page.

- Abercrombie, Leslie Patrick 26
Adolphus, Frederick 82, 122
Alexander, John White 281
Allongé, Auguste 160
Alphand, Adolphe 196, 199, 258, 352
Andersen, Hendrik Christian 470n
André 156
Aublet, [Albert ?] 159n
Bailey, Vernon Howe 278
Bailly, Léon 498
Baker, James Barnes 215n
Balluriau 377n
Baltard, Victor 202
Balzac, Honoré de 252, 377n
Banderali, David 456
Bardet, Gaston 15
Barney, J. Stewart 212
Bartholdi, Frédéric Auguste 160n, 362, 371-372
Bartlett, [Truman Howe?] 159n, 380
Baumeister, Reinhard 231, 259
Behrens, Peter 534
Bénard, Émile 196-197, 469
Benjamin-Constant, Jean-Joseph 159n, 362, 370-374, 377, 380, 560, 567-568
Bennett, Edward Herbert 26, 205n, 293, 550n
Bennett, Gordon 429
Benoit-Lévy, Georges 508
Bensel, John Anderson 281
Béraud, Jean 148, 151, 152n, 156, 159n, 307
Berlier, Jean-Baptiste 450
Berne-Bellecour, [Etienne-Prosper?] 159n
Bertraux 159n
Besnard 159n
Bévière, Léopold-Louis-Camille 465
Bigot, Paul 470n
Billotte, René 159n
Blackshaw, Randall 214-216
Blanche 159n
Blondel, François 337
Blondel, Paul 194, 197, 222-223
Blouet, Abel 455n
Blouet, Paul 362, 364, 368
Bocage, François-Adolphe 490-492
Bochard, Louis Auguste 162
Boggs, Frank Myers 151, 152n
Boille, Maurice 466, 467n
Boldini, [Giovanni?] 156
Bonaparte, Napoléon Ier 128, 219, 228, 244, 256, 270, 332
Bonaparte, Charles Louis Napoléon III 23, 54-55, 57, 59, 76, 79, 80, 91, 101, 122, 199, 244, 251-253, 257-258, 278-279
Bonnat, [Léon?] 151n
Bonnier, Louis 230, 332, 497, 519
Boring, William A. 210
Bourdon, Georges 506
Bourget, Paul 29-30, 95n, 495
Boussois, Charles-Louis 466, 467n
Bouwens van der Boijen, Richard 469
Boyle, John J. 241, 272
Brownell, William Cray 123-125, 131, 135, 138n
Burney 487
Burnham, Daniel H. 26, 205, 210n, 293-294, 334, 469n, 531n, 550n
Butler, Theodore Earl 152n
Cady, Berg & See 215n
Caillebotte, Gustave 148, 151, 152n, 156, 159n
Cantor, Jacob Aaron 277, 281
Caran d'Ache 377n
Carette, Georges-Émile 152n
Carnegie, Andrew 397
Carolus-Duran, Émile Auguste 144n, 370
Carrère, John Merven 192, 210, 215n, 239, 242, 337, 469
Carson, Thorton 470
Cassatt, Mary 303n
Cazin, Jean-Charles 151n
Chartran, Théobald 370
Chastenet, Guillaume 506
Child, Theodore 97-98, 107, 109-111, 115, 133, 136, 141, 299, 300
Chrétien, Jean 445-446
Cingria, Alexandre 531, 536
Clarétie, Jules 500-501
Clarétie, Léo 21
Clarke, Thomas Curtis 445
Clarke, Thomas Shield 152, 154
Clerget, Hubert 162
Cloquet, Louis 531n
Coburn, Alvin Langdon 300, 302, 319, 325, 546
Cogniet, K. 160
Coleman, M. 65-66, 70-71
Colin 159n
Collins, Clarkson A. 272

- Cone, Ada 102, 120, 138-139, 144
 Cooper, Colin Campbell 319
 Corbett, Harvey Wiley 192, 470n
 Cormon, [Fernand?] 504
 Cortes, Édouard 152n
 Cortissoz, Royal 213-216
 Coubertin, Pierre de 128
 Courant 159n
 Courbet, Gustave 151n
 Courtois 159n
 Crandall, William S. 272
 Croly, Herbert David 292, 573
 Curran, Charles Courtney 152n, 371n
 Dabo, Theodore Scott 152, 157
 Dagnan-Bouveret, Pascale Adolphe Jean 159n
 Daly, César 191
 Damoye, Pierre Emmanuel 159n
 Daubigny, J.-D. 162
 Daubigny, K. 162
 Daumet, Pierre Jérôme Honoré 227
 Dauphin 159n
 David, Arthur C. 256-258, 261
 Davis, Richard Harding 95-96, 98-99, 110, 115, 136, 142, 144-146, 193, 205-206, 308
 Debat-Ponsan 159n
 Defays, Édouard 162
 Degas, Edgar 151, 152n
 De Kay, Charles 143
 Delort 159n
 Demont-Breton, [Virginie?] 159n
 Delouvrier, Paul Albert Louis 16
 Deperthes, Jules Louis Edouard 465
 De Souza, Robert 501
 Despradelle, Constant Désiré 465, 469
 Devosges 162
 Deville, Henri Wifrid 323, 325-326, 328, 337, 381n
 De Vinne, Theodore Low 364
 Dewey, George 218
 Didier, Jules 160
 Duboy, Paul-Emile-Marie 215n, 497
 Du Fais, John 215n
 Duhamel, Georges 344
 Duncan, John Hemenway 215n
 Duncan, Walter Jack 317-319
 Duran 159n
 Durand-Ruel, Paul 148-149, 154, 350, 375
 Dürer, Albrecht 320
 Durst 159n
 Duval, Charles-Ernest 468
 Dwight, Harrison Griswold 314-317
 Edgerton, Giles 322-323
 Edison, Thomas 209, 399
 Eggermont, Isidore 347-360, 364, 398
 Elmendorf, Dwight Lathrop 128
 Eno, William Phelps 516
 Fabre, Auguste 491, 493
 Fanton Roberts, Mary (cf. Giles Edgerton)
 Fernier 159n
 Ferree, Barr 492
 Ferry, Jules François Camille 58
 Figuier, Louis 444-447, 450
 Firmin-Didot, Jean-Maurice 362, 364-365
 Fitzpatrick, F.W. 498, 500-501
 Flagg, Ernest 192-195, 201-204, 207-208, 210, 212n, 213, 219-224, 230, 249, 257, 290-291, 294, 333, 413, 414n, 469, 474-476
 Flameng, François 159n, 380n
 Ford, George Burdett 192, 338, 575
 Forain 377n
 Forestier, Jean-Claude-Nicolas 32, 484-487, 531n
 Fraser, John Arthur 304n
 Frazee, John 353n
 Frederic, Harold 85
 French, Daniel Chester 281
 Gabriel, Ange-Jacques 506, 528
 Gardner, E.-C. 493
 Garnier, Charles 202-203
 Garnier, Jules 446
 Garnier, Tony 197-198, 468, 560n
 Gay 159n
 Gilbert, Cass 215n, 470, 476, 480, 548
 Gilbert, Victor-Gabriel 152n
 Gill, André 152n
 Glackens, William 152n
 Goncourt, Edmond de 23, 374
 Goncourt, Jules de 23, 374
 Gould, Jay 372
 Gréber, Jacques-Auguste-Henri 16, 18, 545-546
 Guadet, Julien 194-197, 201, 203, 233-234, 252
 Guerin, Jules 214, 215n, 217
 Guillaume, Albert 508
 Gutton, André 18
 Haag, Paul 445, 449
 Hall, Abraham Oakey 61
 Hallays, André 500, 506
 Hamerton, Philip Gilbert 80-84, 89, 100, 106-107, 117-118, 120, 122, 232, 299, 326n, 334n
 Harder, Julius F. 263-271, 274, 290-291, 293-294
 Harrison 159n
 Haskell, Samuel-Stevens 470
 Hassam, Childe 150-154, 156-157, 159, 305, 307-308, 312, 315, 318-319
 Hastings, Thomas 192, 210, 469
 Haussmann, Georges-Eugène 13-14, 22, 24, 28, 32, 55-63, 68-70, 74-77, 85, 88, 91, 98, 122, 141, 181, 188, 199-202, 215-216, 228, 230, 233, 240, 243, 251-259, 261-262, 268, 270-271, 279-280, 293-295, 332, 334, 519
 Haussonville, Othenin d' 443, 445, 452
 Hearn, George A. 281
 Hébrard, Ernest Michel 470
 Hébrard, Jean 470n

- Hegemann, Werner 531, 554
- Heins, George Lewis 213
- Hénard, Eugène 247n, 258, 332, 346, 451, 472, 511-529, 541, 569
- Hénard, Antoine Julien 512n
- Henri, Robert 152n, 156-157
- Hermant, Jacques 206, 264, 455n, 490
- Heuzé, Louis 445
- Hochereau, Émile 162, 196n
- Hoffbauer, Charles 362, 370, 380-382, 466, 550, 568, 574
- Hoffbauer, Theodor Joseph Hubert 381n
- Holman 159n
- Holbrook, W. A. 487
- Hornbostel, Henry 192, 244
- Howe 159n
- Huard, Charles 362, 370, 376-382, 385, 388, 409, 568, 574
- Hugo, Victor 23, 104, 113, 141, 252
- Hulot, Louis 467
- Humbert 159n
- Hunt, Richard Morris 46-48, 192, 210, 225n, 227, 237, 238, 291, 353n, 465n, 469
- Huret, Jules 362, 367-369, 373, 497
- Insley, Edward 128, 132, 142, 144, 146
- Jacobs, M. 418
- James, Henry 49, 69, 110, 137, 140, 144n, 221, 300, 302, 313n, 324
- Jaussely, Léon 468
- Jeanneret, Charles-Edouard (cf. Le Corbusier)
- Jeanneret, Pierre 564
- Jeannot, Pierre Georges 159n, 307
- Jobbé-Duval, Gaston 162
- Jourdain, Frantz 494
- Kendall, Edward H. 456n
- Keppel, Frederick 319
- Kératry, Émile Marie comte de 347-360, 364, 388, 398
- King, Moses 171-177, 179, 385n
- Kinkel, Charles 208n
- Labadié, Jean 543-547, 552
- Laboulaye, Edouard René Lefebvre de 402
- Labrouste, Pierre François Henri 47n
- Lafarge, Christopher Grant 213
- La Fère, Jean 409-410
- Lalanne, Maxime 152n, 160
- Lamarzelle, Gustave Louis Edouard de 506
- Lamb, Charles Rollinson 218, 240-241, 246, 272, 277-279, 288-289, 292, 333-334
- Lamb, Frederick Stymetz 239, 276n
- Lambert, Jacques -Henri-Marie-Joseph 545
- Launay, Louis Alphonse Auguste de 418
- Laurens, J. 160
- Lauzanne, Gaston-Émile 467
- Lauzanne, Stéphane 362, 368-370, 372-373
- Laveleye, Edouard de 402-404
- Lavirotte, Jules Aimé 257
- Lavoinnie, E. 452
- Léandre, Charles Lucien 377n, 503
- Le Brun, Napoleon 430
- Le Brun, Pierre 430
- Le Corbusier 15, 18, 25-26, 33, 265, 346, 529-540, 542, 548-560, 562-565, 569, 573-575
- Lefuel, Hector Martin 47, 238
- Léger, Fernand 16, 18
- L'Enfant, Pierre Charles 294, 485
- Le Nôtre, André 255
- L'Épée, Raymond de 362, 365-367
- Lepère, Auguste 307
- Lépine, Stanislas 149
- Le Play, Pierre Guillaume Frédéric 458
- Le Poittevin 159n
- Le Rouge, Gustave 397
- Lespinasse, George S. 66-67, 69, 72
- Lewis, Nelson P. 245-247, 260-261, 281, 288, 333, 487
- Lhermite 159n
- Lienau, Detlef 47n
- Loir, Luigi 152n
- Lopez, Raymond 17-18
- Lord, James Brown 215n
- Lortsch, Charles 504, 506-508
- Loti, Pierre 438-441, 535
- Louis XIV 174, 254, 270-271, 332, 363
- Louis Philippe Ier 77
- Low, Seth 277, 281
- Luce, Maximilien 152n
- Luks, George Benjamin 152, 157
- Lungren, Fernand Harvey 152n
- Malakoff 70
- Maltbie, Milo Roy 225, 227-231, 233, 240, 242, 257, 259-261, 333
- Malteste, [Henri Théodore?] 377n
- Manet, Edouard 95, 148-149, 151-152, 154, 159n, 304, 337
- Mangin, Joseph François 353n
- Marmottan, Paul 498
- Marshall, Henry Rutgers 211
- Martial 254
- Masqueray, Emmanuel Louis 469
- Matisse, Henri 152n
- Matthey, Octave 531, 533
- Maufra, Maxime 152n
- McClellan, George Brinton 272, 281, 283, 289, 337
- McEwen 159n
- McKim, Charles Follen 32n, 192, 210, 227, 281
- McKim, Mead & White 213, 215n, 227n, 370
- Meissonier 159n
- Mériel, Pierre de 418, 420, 429
- Meryon, Charles 80, 323, 325-326, 337
- Metcalf, Willard Leroy 152n
- Miller, Richard Emil 152n
- Millet, Francis Davis 226

- Mirbeau, Octave 374
 Monet, Claude 147n, 148, 149, 151, 152, 154, 159n, 303n, 304, 318n, 337
 Monzie, Anatole de 564-565
 Moore 159n
 Moreau, Gustave 380-381
 Morgan, John Pierpont 397
 Morin 377n
 Morris, William 322n
 Moses, Robert 13-14
 Mosler 159n
 Mullet, Alfred B. 353n
 Munch, Edvard 152n
 Murier, Léon-Gustave-Élie 470
 Nansouty, Max de 451
 Nelson, Paul 210, 470-473, 475-476, 504
 Nichols, Othniel Foster 281
 Nittis, Giuseppe de 152-153, 156, 307
 Olmsted, Frederick Law 46
 O'Rell, Max (cf. Blouet, Paul)
 Paciurea, Dimitrie 454
 Parker 159n
 Parsons, Samuel 128, 281
 Partridge 159n
 Peck, Ferdinand Wythe 130
 Pearce 159n
 Pegram, [George H.?] 215n
 Pene du Bois, Henri 172
 Pennell, Joseph 88, 319-323, 326, 337, 377, 380, 385, 409, 533
 Perrault, Claude 175
 Perret, Auguste 25, 257, 346, 500, 502-504, 530-531, 534, 537-539, 541-548, 551-552, 558, 569, 575
 Perret, Jacques 430
 Picabia, Francis 29-30, 344, 568
 Picard, Alfred Maurice 127
 Pils, Isidore Alexandre Augustin 162
 Piranesi, Giovanni Battista 207, 474, 476
 Pissarro, Camille 148, 151, 152n, 156, 159n, 374, 474
 Planat, Paul 459, 499, 500-501, 503
 Poiré, Emmanuel (cf. Caran d'Ache)
 Pontzen, Ernest 451-452
 Post, George Browne 46, 210, 215n, 244, 291, 353n
 Post, James Otis 210n
 Potémont, Adolphe Martial (cf. Martial)
 Prendergast, Maurice Brazil 152n, 371n
 Price, Sir Uvedale 297n
 Puvis de Chavannes, Pierre 370, 380
 Raffaëlli, Jean-François 151-152, 154, 156, 362, 374-377, 568
 Renoir, Auguste 152n
 Rey, A. Augustin 475, 477-487, 506, 541, 567, 574-575
 Richardson, Henry Hobson 213
 Ritter, William 536
 Robert-Fleury, Tony 159n
 Robinson, Charles Mulford 230-234, 237, 240, 242, 249, 259-261, 269, 299, 333
 Robinson, Theodore 303n
 Robinson, William 78-82, 84, 89, 106, 119
 Rochegrosse, Georges 159n, 503
 Rockefeller, John Davison 14
 Roebing, John Augustus 46, 404
 Roebing, Washington Augustus 46, 404
 Roll, Alfred Philippe 504
 Rothschild, Alphonse de 456n
 Rousiers, Paul de 365, 456, 458
 Ruskin, John 322n, 323
 Saint-Gaudens, Augustus 281
 Saint-Père 162
 Saint-Saens, Camille 536
 Sarcey, Francisque 122
 Sauvage, Henri 552n
 Schopfer, Jean 249-251, 255, 257-258, 282
 Schuyler, Montgomery 211
 Sérafon, F. 444-447
 Seurat, Georges 152n
 Shaw, Albert 87-94, 96, 98-99, 136, 141, 181, 188, 358, 460n
 Siegfried, Jules 474
 Signac, Paul 149
 Simonin, Louis 20-21, 401-402, 404, 410, 443, 445
 Sitte, Camillo 517-519, 531
 Sloan, John 319
 Smith, Edward Robinson 244, 251-259, 261, 268, 333
 Smith, Frank Berkeley 250
 Sonntag, [Louis -Eugène ?] 465
 Stapley, Mildred 324-325, 381-382
 Steichen, Edward 319, 377
 Stieglitz, Alfred 29-30, 167-172, 315, 318n, 319, 326n, 377, 546
 Steinlen, Théophile Alexandre 377n
 Stewart 159n
 Stickley, Gustav 322n
 Stokes, Isaac Newton Phelps 240-241
 Stokes, James Graham Phelps 240-241
 Storrs, Frank 426
 Stoughton, Arthur-Alexander 215n
 Stübben, Joseph 199, 231, 259, 531n
 Sturgis, Russell 211
 Sullivan, Louis 205n, 467, 490
 Tanner, Henry Ossawa 152n, 371n
 Tarbell, Ida Minerva 96, 98, 120, 139, 152
 Thiré, Georges-Eugène 470
 Thomas, Louis 561
 Thompson, Samuel 353n
 Tilton, Edward T. 210
 Tissandier, Albert Charles 455n
 Tissandier, Gaston 455n
 Tomkins, Calvin 243, 246-247, 278
 Toulouse-Lautrec, Henri de 377n
 Towne, Henry Robinson 272
 Triggs, Harry Inigo 26

Trilhe, [Félix Ernest ?] 494
 Truchet, Abel 152n
 Tweed, William M. 49, 60-61
 Upjohn, Richard 353n
 Vacherot, François Joseph Jules 484, 487
 Vaillat, Leandre 554, 556
 Vallotton, Félix 151n, 377n
 Vanderbilt, William Kissam 47
 Van Dyke, John Charles 211, 337, 573
 Van Rensselaer, Mariana Griswold 123-124, 137, 140,
 297-298, 300, 302-305, 308, 310-311, 313-317,
 320, 328, 336, 568
 Vaudoyer, Alfred Lambert 494
 Vauthier, Pierre Louis Léger 160, 164
 Vaux, Calvert 46
 Verne, Jules 23
 Viaud, Louis Marie Julien (cf. Loti, Pierre)
 Viollet-le-Duc, Eugène-Emmanuel 203, 233
 Voltaire, François Marie Archet de 252, 254
 Ware, James E. 475
 Ware, William Robert 238, 469n
 Warner, John de Witt 240-241
 Warren, Whitney 192, 210, 281, 333, 338
 Weeks 159n
 Wély, Jacques 377n
 Wentworth 159n
 Wetmore, Charles 281, 338
 Whistler, James Abbott McNeill 319
 White, Stanford 218
 Whiteing, Richard 96-99, 104, 132
 Williams, Jesse Lynch 313, 314, 317
 Wilson, Frances 377n
 Wright, Frank Lloyd 205n
 Wood, Fernando 60
 Yarz, Édouard 162
 Yvon, Maurice 489, 490n
 Zola, Émile 174, 395
 Zweig, Stefan 20
 Zysset, Philippe 531, 533

