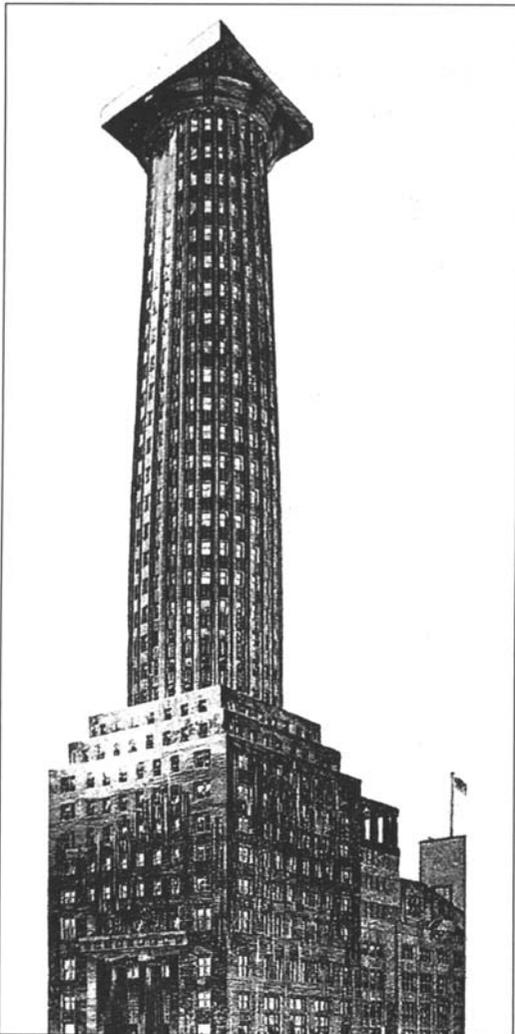


Les gratte-ciel de l'avenir

L'urbanisme visionnaire des années vingt

Carol Willis



Au cours des années vingt, les Américains se rendirent compte plus que jamais que leur avenir résidait dans la ville. Les statistiques fournies par le recensement de 1920 montraient que le pays était pour la première fois à majorité urbaine, et tout laissait augurer une poursuite du processus de concentration ¹. Face à cette nouvelle identité urbaine, les Américains réagirent, entre autres, par un intérêt grandissant pour la ville de l'avenir, en particulier la ville de gratte-ciel. Dans les quotidiens et leurs suppléments du dimanche, dans les magazines, les livres et les films, dans les expositions présentées aux musées, aux grands magasins et aux grandes foires commerciales, les Américains contemplèrent d'extraordinaires anticipations de ces agglomérations de gratte-ciel de l'avenir.

Ils furent ainsi des milliers, au mois d'octobre 1925, à visiter, chez John Wanamaker – un grand magasin de New York – une exposition intitulée *la Ville des Titans – rétrospective de New York en images de 1926 à 2026*. Conçue simultanément à des fins de publicité et comme un divertissement populaire, l'exposition se composait d'immenses fresques représentant une spectaculaire métropole de gratte-ciel, avec de gigantesques tours à redans régulièrement espacées et reliées par des voies de communication étagées, des trottoirs ombragés d'arcades et des passerelles pour

piétons joignant les étages supérieurs. Les grandes et belles artères de cette ville futuriste étaient représentées en réduction par les couloirs du magasin, tandis que des maquettes de gratte-ciel aux formes et aux couleurs insolites recouvraient les piliers, créant l'illusion d'un véritable « Grand Canyon du futur »².

Cette *Ville des Titans* était caractéristique d'une nouvelle image de l'avenir urbain née dans les années vingt – métropole moderne reconnaissable à sa forte densité, à son haut niveau technologique et à son urbanisme concentré. À l'opposé, la plupart des prophètes de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle avaient prédit l'avènement d'une ville de tours géantes serrées les unes contre les autres – un urbanisme chaotique, agglutiné et fourmillant d'astuces technologiques. Au début des années vingt, cependant, cette image plutôt alarmiste d'une croissance incontrôlable céda le pas à des prophéties plus optimistes annonçant le règne d'un ordre urbain absolu. Quelques architectes plus clairvoyants que les autres se mirent alors à imaginer une cité idéale à la fois transformée par la technologie et rationalisée par l'urbanisme. L'image optimiste qu'ils proposaient d'une agglomération de gratte-ciel modernes fut vite adoptée par le public et par un grand nombre d'autres architectes. Dès la seconde moitié de la décennie, cette cité de tours rationalisée s'était imposée comme la nouvelle image populaire de l'avenir urbain.

Bien que les utopistes américains eussent traditionnellement évité la ville, ces prophètes des années vingt exprimèrent, dans leurs projets d'architecture urbaine, un optimisme quasi unanime³. Tous étaient convaincus que la science et la technologie allaient résoudre la totalité des problèmes sociaux, et tous croyaient au pouvoir libérateur de la machine. Mais leur foi dans l'inexorabilité du progrès technologique s'appuyait aussi sur une nouvelle confiance dans leur capacité de modeler l'avenir de la ville. Armés du nouveau principe du zonage et inspirés par les récentes percées révolutionnaires dans le domaine du génie civil, des transports et du bâtiment, ils comptaient bien édifier des villes de gratte-ciel ordonnées, saines et fonctionnelles – en un mot, l'exact opposé des villes d'alors. Résumant cet idéal dans un essai paru en 1930, *The New World Architecture*, le critique Sheldon Cheney lançait cet appel : « Rêvons d'une ville belle, aux murs propres, éclatante de couleurs, majestueusement sculpturale, et tournée vers le ciel ; et rêvons-la simple, pratique et sans heurts, aérée, légère... Pensons-la, imaginons-la, et notre rêve se réalisera un jour. »

Le gratte-ciel semblait tout désigné pour devenir l'instrument de ce nouvel ordre urbain, car, dans les années vingt, l'immeuble-tour était devenu pour les Américains une source de fierté et d'identité nationales⁴. Qu'il ait suscité l'émerveillement ou l'appréhension, l'admiration ou la critique, le gratte-ciel était unanimement reconnu comme l'expression quintessentielle de l'Amérique dans l'architecture. Il était, comme le proclamait l'architecte Claude Bragdon, « le symbole de l'esprit américain : remuant, centrifuge, en équilibre instable ». Même Lewis Mumford,

Tour dorique d'Adolf Loos, présentée au concours du gratte-ciel du Chicago Tribune en 1922.

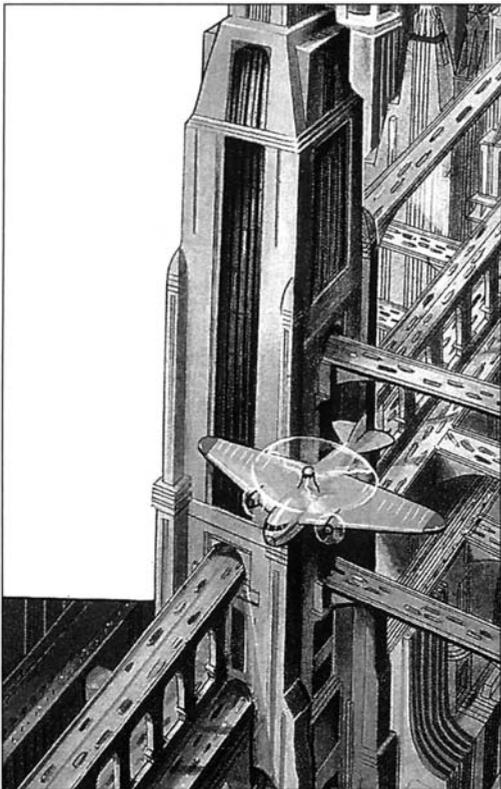
ennemi acharné des agglomérations de tours, reconnaissait : « Il existe, c'est vrai, un symbole universel et reconnu de l'Amérique contemporaine : le gratte-ciel. » À la fois modernes et distinctement américains, les gratte-ciel semblaient confirmer la maturité culturelle du pays et même, selon certains, sa suprématie mondiale en matière d'architecture.

Dans ces projets futuristes, les tours devaient héberger tous les aspects de la vie urbaine, travail, habitation, loisirs et cultes compris. La plupart devaient prendre la forme de zigourats géantes aux redans innombrables, ou de tours toutes droites, suffisamment espacées pour permettre le passage de l'air et de la lumière. La circulation devait être facilitée par des voies de communication rapides, souvent suspendues entre les sommets des tours. Grâce à de nouveaux matériaux et technologies, ces structures gigantesques pourraient atteindre et même dépasser les cent étages et se couronner de projecteurs électriques éclairant le ciel nocturne. La modernité de ces tours imaginées dans les années vingt ne résidait cependant pas tant dans leur échelle colossale (beaucoup étaient en fait plus petites que celles qu'avaient imaginées les décennies précédentes) que dans la pureté de leurs lignes et dans la simplicité de leur masse structurale, ainsi que dans le rejet de toute ornementation historique. Le plus important n'était toutefois pas la nouveauté du style ou des formes de ces tours, mais l'idée de leur disposition dans un plan urbain rationnel.

Afin d'apprécier pleinement le changement radical apporté par ces villes de gratte-ciel imaginées dans les années vingt, il faut retourner aux gravures populaires futuristes de la période « prémoderne ». Généralement représentés dans une perspective à vol d'oiseau, les dessins de cette période antérieure annonçaient un bloc urbain compact dont chaque mètre carré serait construit par l'homme. En regardant ces images, on perçoit l'énergie comprimée de la ville du « laissez-faire » – encouragée par de nouvelles technologies comme la construction à structure métallique –, explosant en une gerbe de tours titanesques et implosant en concentrations plus denses de bâtiments, de population et d'entreprises. Outre l'exagération des hauteurs et des densités, l'accent était également mis sur des voies de communication perfectionnées – autoroutes sur plusieurs niveaux, passerelles suspendues dans les airs et plates-formes pour dirigeables aménagées sur les toits des immeubles.

Un supplément du *New York World* du 30 décembre 1900 contenait une illustration signée d'un certain Biedermann représentant une vue, prise en dirigeable, de Manhattan et des côtes de Brooklyn et du New Jersey entièrement couverts de gigantesques bâtiments ressemblant à des boîtes, dont beaucoup offraient des toits en terrasse pour l'accès par les airs. Le bas de Manhattan (aujourd'hui dominé par les tours jumelles du World Trade Center) est, de façon assez prophétique, représenté avec deux paires de tours géantes. Une foule de nouveaux ponts relie ce cœur aux rives opposées, quoique le fleuve reste une voie de circulation

Cities of Tomorrow. Dos de couverture de Julian Krupa pour *Amazing Stories*, 1939.



importante. Dans une autre illustration fantasmagorique, datant cette fois de 1916, Biedermann a dessiné la vue aérienne d'une métropole imaginaire chargée de tours dont les toits servent d'aires d'atterrissage aux moyens de transports futuristes les plus divers⁵. Des routes et des voies de chemin de fer sur plusieurs niveaux serpentent comme des montagnes russes entre les immeubles. Au-dessus, d'énormes armatures métalliques soutiennent des plateformes où viennent atterrir d'étranges machines volantes.

L'image du New York de l'avenir qui connut sans doute le succès le plus grand et le plus durable est celle qui parut dans un célèbre recueil de gravures des principaux points d'intérêt de la ville, *King's Views of New York*, plusieurs fois réédité entre 1908 et 1915. Imaginant ce que serait la perspective de Broadway aux environs de 1930, elle montre une gorge formée par deux murs d'immenses immeubles de bureaux qui écrasent le Singer Building, jusqu'alors le plus haut du monde. Des ponts sont jetés d'un toit à l'autre ou traversent les étages supérieurs, et le ciel fourmille de dirigeables et d'avions. Renchérissant sur cette impression de concentration chaotique, la légende décrit cette vision de la « Cosmopolis de l'avenir » comme « une hallucinante évocation de ce que sera le cœur frénétique du monde de demain, où les possibilités de construction aérienne et inter-terrestre seront sans cesse accrues ».

Cette image populaire d'une ville aux tours vertigineuses, gagnée par une technologie envahissante, fut tournée en dérision par bien des illustrateurs du début du XX^e siècle. Dans un des croquis qu'il réalisa par exemple pour *Life* en 1912, le dessinateur humoristique Harry Grand Dart montre un match de base-ball qui se joue en haut d'un gratte-ciel, tandis que les spectateurs sont perchés en équilibre instable au sommet des tours environnantes. Winsor McCay, créateur de *Little Nemo* et d'autres personnages des premières bandes dessinées, représentait souvent d'énormes agglomérations de tours chancelantes. On peut citer de nombreux autres exemples car, au début du siècle, illustrateurs et dessinateurs humoristiques s'imposèrent dans l'art de scruter l'avenir. On n'a guère écrit sur ces artistes ou sur leurs sources, quoique leur formule d'anticipation puisse être comparée à celle de leur contemporain H.G. Wells (auteur de romans futuristes le plus populaire et le plus prolifique de cette période, il fut lui-même très souvent l'inspirateur des idées répandues alors sur la cité de l'avenir). Décrivant la méthode qui lui avait servi à construire son tableau prophétique de Londres au XXI^e siècle, *When the Sleeper Awakes* (1899), Wells expliqua qu'elle consistait à « agrandir le présent ». À partir de la ville existante, il appliquait mathématiquement la « règle de trois », c'est-à-dire qu'il multipliait tout par trois. « De cette façon, » expliquait-il, « on obtient une sorte de caricature gigantesque du monde existant, dont tous les éléments se retrouvent gonflés à d'énormes proportions et démesurément agrandis. »

La définition « agrandir le présent » s'applique en effet merveilleusement à la méthode qu'employaient la plupart des

« Future New York », dessin de Richard Rummell, King's View of New York, 1911/1912.



prophètes d'avant les années vingt pour élaborer leurs conceptions. Leurs images chimériques n'étaient que des extrapolations à partir de la ville existante et de ses problèmes, et non des propositions véritablement nouvelles. Ils partaient du principe que le progrès technologique, dans le contexte concurrentiel de l'économie ultra-libérale, ne pouvait aboutir qu'à ce genre de tableaux. Leurs dessins trahissent donc une certaine ambiguïté : sous des dehors généralement humoristiques et enjoués, ils cachent aussi l'indication dégrisante que cette ville surchargée ne pouvait être maîtrisée.

Aux premières années du xx^e siècle, l'image populaire de la ville de demain était donc essentiellement une création de peintres et d'illustrateurs (par « image populaire » j'entends l'image la plus fréquemment mise en avant et la plus largement acceptée du grand public). C'est en effet une caractéristique du futurisme américain que, selon les époques, des professions différentes aient été à l'origine de l'imagerie populaire. De la fin des années 1880 aux alentours de 1900, en particulier sous l'influence des conceptions d'Edward Bellamy, les romanciers utopistes occupèrent le devant de la scène. Du début du xx^e siècle aux environs de 1920, comme nous l'avons vu, ce sont les illustrateurs et les dessinateurs humoristiques qui ont forgé les prédictions les plus attachantes de la cité de l'avenir, alors que la majorité des architectes et des urbanistes adhéraient à un idéal urbain modelé sur les grandes villes européennes du passé. Dans les années vingt, en revanche, ce sont les architectes qui deviendront les principaux oracles de l'avenir urbain et qui, sous l'influence d'un petit nombre de créateurs doués de prescience, inventeront une nouvelle image de la ville de gratte-ciel.

Les années vingt furent une charnière dans le changement de conception de la ville présente et future. Résumant l'évolution de la société américaine entre les périodes d'avant et d'après-guerre, l'historien William Leuchtenberg remarque : « En 1916, les Américains restaient encore, dans une certaine mesure, fidèles aux valeurs du xix^e siècle, fondées sur la décentralisation, la concurrence, l'égalité et la suprématie agraire de la petite ville de province. Dès 1920, le triomphe du xx^e siècle – centralisé, industrialisé, laïcisé et urbanisé – sans être achevé pour autant, était nettement prévisible. » En architecture, cette urbanisation grandissante entraîna un professionnalisme croissant dans l'urbanisme et dans le développement des disciplines apparentées, en particulier la sociologie urbaine. De plus, le nouveau concept légal de zonage vint offrir aux architectes un moyen sans précédent de maîtriser la croissance urbaine.

L'importance du zonage comme catalyseur d'une nouvelle conception de la ville de l'avenir ne doit pas être sous-estimée. On peut même avancer que l'idée de rationaliser la ville grâce à l'urbanisme est directement issue de la première grande loi américaine sur le zonage, qui s'appliqua à la ville de New York en 1916. Entrée en application après des discussions de près de vingt ans, cette législation avait au départ pour objectif de protéger la santé

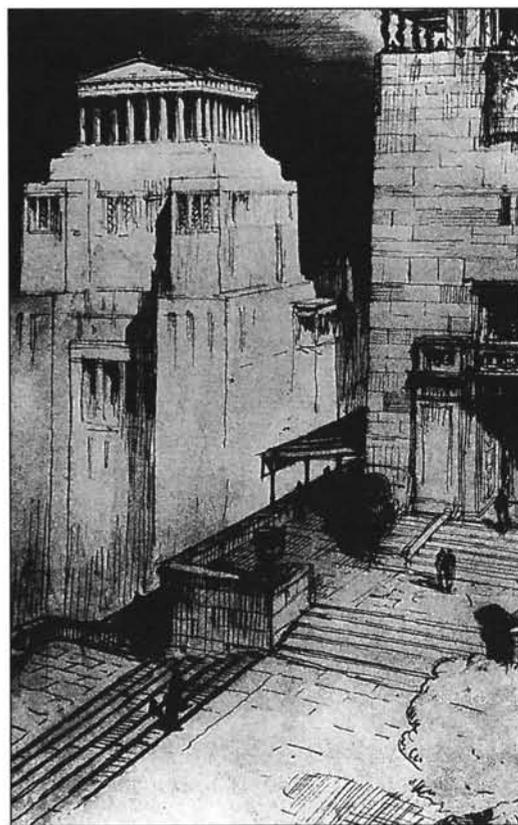
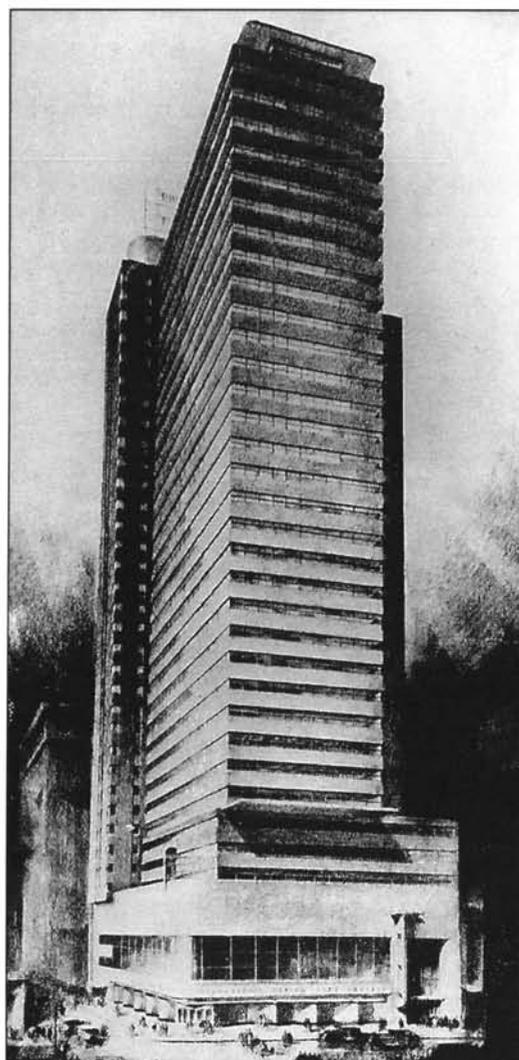
Lever House, New-York, c. 1953. Hugh Ferriss. Coll. Avery Library, Columbia University.

Reversion to the Past Styles (Retour aux styles anciens), c. 1927. Hugh Ferriss. Coll. Avery Library, Columbia University.

et la sécurité publiques, ainsi que la valeur foncière. Dans les années vingt, une « deuxième génération » de partisans du zonage fit son apparition. Il s'agissait d'architectes spécialisés dans les gratte-ciel, qui trouvèrent dans l'analyse des contraintes imposées par le code une nouvelle inspiration formelle qu'ils appliquèrent d'abord à leurs projets de construction individuelle, puis plus largement à l'urbanisme. Dans cette évolution, la notion d'« enveloppe du zonage » – une restriction concernant le volume maximal autorisé pour un immeuble de grande hauteur (on exigeait qu'il soit construit en marches d'escalier, à la façon d'une ziggourat, les redans étant placés à certains niveaux spécifiés) – joua un rôle particulièrement important. Quelques architectes perspicaces virent dans cette formule les bases d'une nouvelle expression stylistique du gratte-ciel une esthétique de masses simples et sculpturales faisant moins de place à l'ornementation, et qui avait à leurs yeux l'avantage d'être à la fois moderne et distinctement américaine. Poussée plus loin, cette formule de la construction à redans déboucha également sur une nouvelle convention qui fleurit désormais dans de nombreuses prophéties : le « superbloc », tour géante s'achevant en marches d'escalier et posée sur une base à blocs multiples. Ces deux principes, le redans et le « superbloc », suggéraient une future topographie urbaine de tours rationnellement espacées.

Dans les écrits des architectes et des critiques de l'époque, les descriptions de l'influence du zonage sur la ville de l'avenir ressemblaient souvent à des hymnes au progrès. Dans son livre de 1928, *American Architecture of Today*, G.H. Edgell, professeur d'architecture à Harvard, célébrait le zonage, « le premier grand instrument de maîtrise de la construction, pour le plus grand bien de la science, de l'humanité et de l'art ». L'architecte A.N. Rebori qualifiait la loi de zonage de Chicago adoptée en 1922 de « puissant stimulant pour l'esprit créatif », annonçant qu'elle produirait « une ville de tours scintillant à l'assaut du ciel, symbole de progrès humain où la science et l'art se rejoignent pour rendre un hommage durable à l'époque où nous vivons ».

Au tout début du siècle, pendant les années qui laissèrent libre cours à la politique du « laissez-faire » et à la philosophie de l'« individualisme primaire », l'idée qu'on puisse parvenir à contrôler l'urbanisme de toute une ville – en particulier son centre des affaires, à la valeur foncière élevée – semblait presque inconcevable à la plupart des architectes et des urbanistes ⁶. Mais, armés de ce nouvel instrument que constituait le zonage, les architectes s'estimèrent mieux à même de planifier la métropole moderne, et leurs projets exprimèrent cette nouvelle confiance. La nouvelle mentalité de l'« après-zonage », comme on pourrait l'appeler, était étonnamment différente de celle de l'« avant-zonage », caractéristique des prophètes de la période antérieure qui parlaient du principe que la croissance urbaine était incontrôlable. La nature antithétique de ces deux concepts urbains saute aux yeux dès que l'on compare les entassements de tours chaotiques de la période



antérieure au zonage, comme ceux de la couverture de *King's Views*, avec les perspectives sereines et ordonnées de Francisco Mujica et de Hugh Ferriss.

Ce sont les architectes Harvey Wiley Corbett – constructeur de gratte-ciel – et Hugh Ferriss qui jouèrent de loin le plus grand rôle pour attirer l'attention de la profession sur les implications formelles et urbanistiques des nouvelles lois relatives au zonage. Au début de 1922, ils entamèrent une étude théorique des exigences de la réglementation à New York et des moyens d'appliquer au mieux ces contraintes à une structure rentable. Leur collaboration engendra une série d'articles dans lesquels, avec un optimisme de plus en plus évident, ils soulignèrent les effets propices du zonage sur le style des gratte-ciel et sur l'ensemble de la métropole future. Ferriss produisit également la fameuse série de croquis des « quatre stades de l'enveloppe de construction », qui représentait en quelque sorte par l'image le texte de la réglementation sur les redans. Publiés en d'innombrables exemplaires et exposés tout au long des années vingt, ces dessins jouèrent un rôle exceptionnel par l'impression qu'ils produisirent sur les autres architectes en faisant valoir la puissance, la beauté et la modernité naissante de la structure en redans sans ornements superflus.

Dans son article sur « La nouvelle architecture » paru dans le *New York Times* du 19 mars 1922, Ferriss établit une saisissante identité visuelle et verbale entre la simplicité de la masse à redans et le style moderne : « Nous n'envisageons pas la nouvelle architecture d'une ville », déclara-t-il, « mais la nouvelle architecture d'une civilisation. » Six mois plus tard, dans un second article, il annonça qu'il suffirait d'une génération pour que les villes américaines soient transformées par les nouvelles lois sur le zonage, et il accompagna ces prédictions d'illustrations imaginaires des futures perspectives urbaines.

Inspiré par les visions grandiloquentes de Ferriss, Corbett ne tarda pas à partager l'enthousiasme de son collègue. Dans une interview réalisée pour le *New York Times* du 29 avril 1923, il estima que le style de construction à redans issu de la loi sur le zonage était « totalement nouveau et différent », et qu'il allait certainement influencer l'ensemble de l'architecture mondiale. Dans un autre article, il proclama que le zonage était une « nouvelle manière de concevoir la construction urbaine », annonçant : « Le nouveau mode architectural urbain avec ses innombrables flèches, tours et dômes en retrait de la ligne de corniche offrira un spectacle fascinant – toute la nouveauté du monde contenue dans un plan de plus grande ampleur. »

Corbett développa ses idées lors d'une autre collaboration avec Ferriss, l'exposition de *la Ville des Titans* décrite plus haut. Cette reconstitution où se donnait cours une imagination débridée contenait effectivement le résumé de bon nombre de recherches professionnelles et de projets favoris qui depuis plusieurs années occupaient les deux architectes. Les études d'« enveloppe du zonage » y apparaissaient sous la forme d'une série de peintures

Francisco Mujica, « La Ville du futur : ville de cent étages dans le style néo-américain » in Mujica, History of the Skyscraper (Da Capo, New York, 1977, réédition de l'édition de 1929), planche CXXIV.

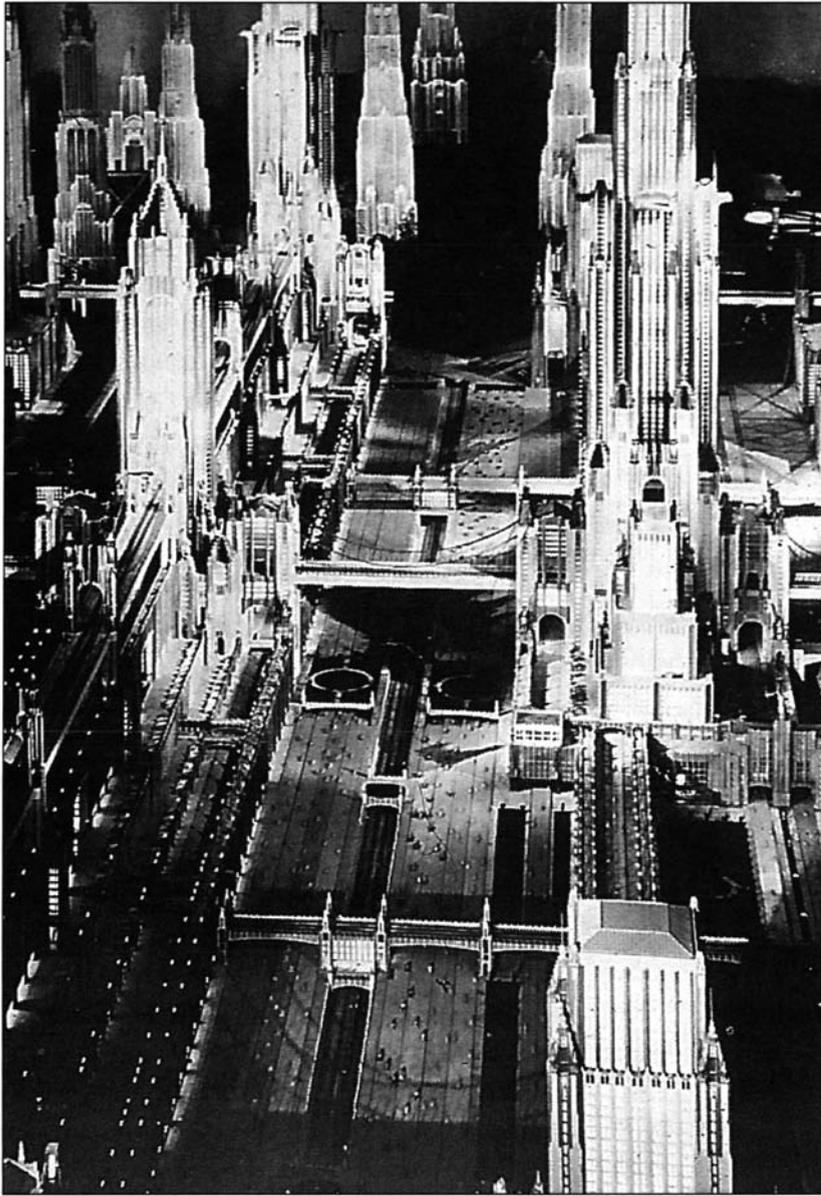
The Art Center. Projet pour un Centre des arts à Manhattan, 1923. Hugh Ferriss. Coll. Regional Plan Association, New-York..



monochromes de 3,65 m réalisées par Ferriss et développées ensuite en projets de tours colossales basées sur le principe du redan. Ferriss réalisa également l'agrandissement de plusieurs panoramas du haut des toits de sa ville future, dessins qu'il avait déjà publiés en illustration d'articles et présentés lors de sa première exposition individuelle en avril 1925 aux Anderson Galleries. Une étude réalisée par Corbett pour la Fondation Russell Sage sur la séparation des voies de circulation servit de point de départ pour une autre série de vues d'avenues et de promenades bordées d'arcades monumentales, exécutée par le peintre Robert Chanler et son équipe. L'exposition présentait également les projets d'autres créateurs que la grande presse avait récemment publiés. La fresque de Ferriss représentant des immeubles d'habitation édifiés sur des ponts, par exemple, était une variation des « logements sur les ponts » de Raymond Hood, parus en février 1925 dans le *New York Times*. Les plates-formes d'atterrissage aménagées sur le toit des gratte-ciel étaient copiées sur des projets présentés par certains des élèves de Corbett à un concours organisé en 1925 par le Beaux Arts Institute of Design.

L'exposition de *la Ville des Titans* contribua à provoquer une remarquable floraison d'urbanisme visionnaire. À la fin des années vingt, l'intérêt des professionnels comme du grand public pour les villes de l'avenir atteignit effectivement des sommets inégalés. Pendant ces années de prospérité galopante, prévisions et propositions furent aussi nombreuses que variées. Par commodité, on peut les répartir en quatre catégories. L'approche la plus fréquente consistait en un plan urbain formé de tours à redans régulièrement espacées, généralement reliées par des voies de circulation aériennes. Dans la seconde catégorie, les gratte-ciel étaient ramassés en grappes plus serrées. Une troisième variation préconisait des tours isolées entourées de larges espaces libres. La mégastructure – c'est-à-dire la ville contenue tout entière dans un seul immeuble – formait une quatrième catégorie de moindre importance.

L'image d'avenues régulières bordées de tours pyramidales fut à l'origine imposée par Corbett et Ferriss, mais on la retrouva ensuite dans un certain nombre de projets d'autres créateurs. Francisco Mujica, dans la conclusion de son *History of the Skyscraper* publiée en 1929, en offrit une version particulièrement systématisée, la « ville de cent étages dans le style néo-américain. Archéologue et architecte mexicain, Mujica trouvait dans la pyramide en escalier précolombienne un précédent formel particulièrement approprié et un vocabulaire décoratif qui, selon lui, s'accordait bien aux exigences de la loi du zonage de New York tout en exprimant un style « américain » autochtone. Il imagina des rangées régulières de tours à redans presque identiques, reliées en hauteur par des passerelles piétonnes surplombant plusieurs voies de circulation automobile superposées. Bien que les perspectives dessinées par Mujica semblent d'un rationalisme implacable, elles partent de principes idéalistes et humanistes. Dans le court texte composant son livre, l'auteur lançait ces exhortations : « Faisons la



moitié du chemin sur la route de l'avenir, soyons modernes sans rompre avec le passé – soyons pratiques, tout en préservant quelques instants de rêve quotidiens [...] et œuvrons ainsi au développement de la ville moderne, en lui apposant l'estampille mécanique et pratique de notre siècle, sans pour autant oublier, dans notre effort de planification, que chaque pièce de cette gigantesque machine humaine est pourvue d'un cœur capable d'exaltation et d'amour [...]. »

Une version hollywoodienne d'un concept similaire à la ville aux cent étages de Mujica servit de décor au film *Just Imagine* tourné par la Fox en 1930. Annoncé comme « le premier film de science-fiction musical », il invitait à une promenade imaginaire dans le New York de 1980. C'est dans un hangar à dirigeables désaffecté de l'armée de l'air que les décorateurs Stephen Gooson et Ralph Hammeras construisirent la maquette, de 70 m sur 23, d'une métropole scintillant de mille feux. Des tours atteignant 250 étages et des autoroutes à plusieurs voies sur neuf étages,

Décor réalisé par Stephen Gooson et Ralph Hammeras pour le film Just Imagine. Mise en scène David Butler, 1930.

grouillantes de véhicules en mouvement, d'avions privés et d'hélicoptères d'agents de la circulation composaient ce décor minutieusement reconstitué. Reproduit à l'échelle d'environ 2 cm pour 1 m, le plus grand élément de cette maquette – d'une hauteur un peu supérieure à 12 m – représentait un immeuble de plus de 600 m. Sur bien des points, ce décor annonçait les maquettes et les dioramas créés par des designers industriels pour la Foire internationale de New York de 1939, la Démocracité de Henry Dreyfuss et le Futurama de Norman Bel Geddes en particulier.

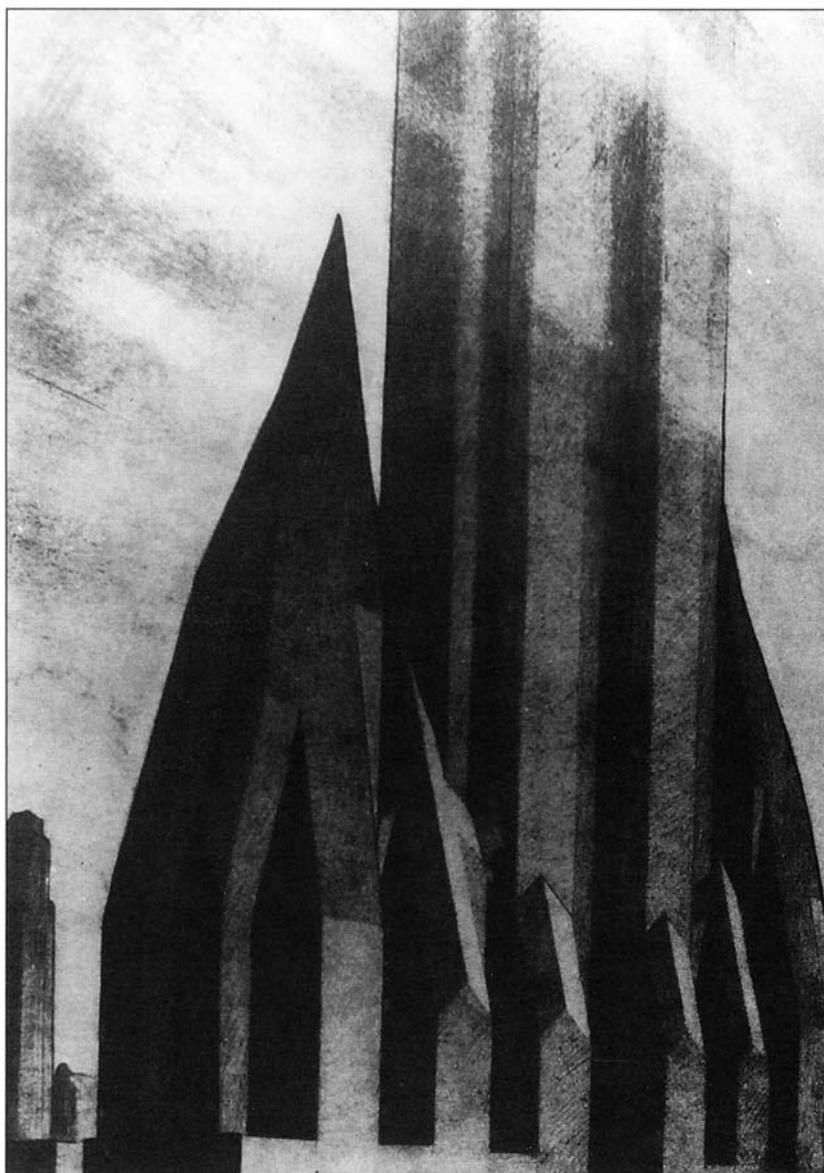
De nombreuses suggestions de créateurs sérieux allaient aussi loin que les fictions spectaculaires de *Just Imagine*. En 1929, l'ingénieur des transports Robert Lafferty proposa un système élaboré de circulation sur plusieurs niveaux incluant le transport par « voie aérienne ». Il s'agissait d'un projet de route-pont continue qui devait être suspendue entre les flèches de gratte-ciel à redans, baptisées « pylônes d'arrêt ». Exposant les vertus de son système, Lafferty fit valoir que « les câbles de 15 à 20 cm, et les structures légères, mais solides, des « voies aériennes » suspendues à 60 m au-dessus du sol ne feraient pas beaucoup d'ombre », et que, « dans la mesure où ce système réduire[ait] le bruit et les vibrations, sa beauté et son intérêt [seraient] évidents ». Un autre ingénieur des ponts et chaussées, John A. Harris, présenta un projet de « Route américaine multiple ». Dans un article qui parut en juin 1927 dans *The American City*, la revue des urbanistes, il donna les détails d'un réseau routier à plusieurs voies qui devait traverser Manhattan sur six niveaux.

C'est dans *The Metropolis of Tomorrow*, qu'il publia en 1929, que Hugh Ferriss élaborait l'image de la cité de l'avenir la plus achevée et la plus fascinante des années vingt. Il s'agissait d'une combinaison hybride de tours à redans largement espacées et de centres de développement concentré. À l'instar des cités idéales de la Renaissance, la métropole de Ferriss reposait sur un plan éminemment géométrique – deux triangles formant une étoile à six branches inscrite dans un cercle – et sur une organisation hiérarchique des structures tout aussi symbolique. La ville était divisée en trois secteurs principaux – Affaires, Sciences et Arts –, chacun dominé par une immense tour à redans de 300 m ou davantage posée sur une base de quatre à huit blocs compacts d'immeubles. Espacés d'environ 800 m, ces « centres primaires » étaient placés à cheval sur des carrefours d'avenues de 60 m de large et devaient servir d'« arrêts express » sur un réseau routier performant. D'autres centres secondaires étaient implantés relativement à cette trinité principale : ainsi, le centre des Arts appliqués et industriels se trouvait à égale distance des secteurs des Arts et des Affaires, et la tour de la Philosophie s'élevait entre celles de l'Art et de la Science. Quoique cette hiérarchie absolue puisse paraître aujourd'hui tyrannique ou autoritaire, elle était pour Ferriss un symbole d'harmonie et d'humanisme. Il soutenait, dans la conclusion de son livre, que cette ville serait « peuplée d'êtres humains valorisant l'esprit et l'émotion autant que les sens, et qui ont donc

disposé leurs centres des Arts, de la Science et des Affaires de façon qu'ils participent également à l'administration de la ville ».

Un autre projet, moins idéalisé, s'appuyant également sur le principe des noyaux de développement et intitulé Manhattan 1950 fut soumis par Raymond Hood en 1929. Vainqueur du concours du gratte-ciel du *Chicago Tribune*, auteur de l'immeuble du *Daily News* à New York et membre de l'équipe architecturale du Rockefeller Center, Hood était l'un des architectes de gratte-ciel les plus en vue du pays. Dans Manhattan 1950, il prévoyait des groupes de gratte-ciel répartis sur l'ensemble de l'île, complétés par plus de vingt ponts tentaculaires sur lesquels devaient être édifiées de luxueuses tours résidentielles, chacune capable d'accueillir entre 10 000 et 50 000 habitants.

Dans une série de projets présentés quelques années auparavant, Hood avait pris fait et cause pour un autre type de plan urbain : celui des tours isolées au milieu d'un espace dégagé. Le plus ancien de ces projets, qui fut reproduit dans le *New York Times Magazine* en décembre 1924, était illustré d'un dessin de Ferriss



Zoning Envelope, Second Stage. *Étude pour le volume maximum autorisé par la loi de zoning de 1916 de l'Etat de New-York, deuxième étape, 1922. Hugh Ferriss. Coll. Cooper Hewitt Museum, the Smithsonian Institution's National Museum of Design, New-York. Don de Mme H. Ferris.*

intitulé *la Cité des aiguilles*. Hood avait imaginé des tours aussi fines que des crayons posées sur un socle étroit et s'élevant jusqu'à des hauteurs de 300 à 425 m. L'idée était qu'en concentrant toutes les activités dans des tours isolées on libérerait l'espace environnant pour y aménager des parcs et pour permettre le passage de la circulation ; Hood développa ce concept de cité de tours, comme il l'appelait, dans plusieurs projets ultérieurs qui firent le tour des cercles architecturaux.

Une ville entière regroupée au sein d'un seul gratte-ciel géant – ce qu'on appelle aujourd'hui une « mégastructure » – formait une quatrième catégorie mineure parmi les spéculations futuristes des urbanistes des années vingt. On put voir à de nombreuses reprises dans les revues de science-fiction des illustrations d'immeubles mégastructurels réalisées par le dessinateur Frank R. Paul, créateur prolifique de villes en mégadimension⁷. Curieusement, les cités exagérément denses et curieusement éclectiques de Paul et d'autres illustrateurs semblent moins avancées que celles de Ferriss ou de Mujica : elles perpétuaient l'ancienne mentalité, antérieure aux lois sur le zonage. Tout en étant elles aussi obsédées par le progrès technologique et le gigantisme de l'échelle, elles n'adhéraient pas à l'idée d'un urbanisme rationalisé. Un autre projet, celui de Lloyd Wright – le fils de Frank – paru dans le *Los Angeles Examiner* en novembre 1926, rivalisait avec les œuvres des dessinateurs de science-fiction. Wright y proposait une tour de 300 m de haut couvrant une superficie de 16 hectares au milieu de 32 km² carrés de fermes, de forêts et de parcs. Cette structure unique devait contenir à elle seule toutes les fonctions industrielles, commerciales et résidentielles nécessaires à une population de 150 000 habitants. Quoique les projets de Wright dussent beaucoup aux idées de son père en matière de style et d'urbanisme, ce dessin avait volontairement un air de bande-dessinée qui lui enlevait son côté sérieux.

Tous ces projets futuristes exprimaient une nouvelle vision de la ville de gratte-ciel, image de propreté, d'efficacité et de rationalité. Cet idéal de métropole moderne associait la fascination qu'exerçait la technologie dans les conceptions antérieures aux lois sur le zonage, avec un nouvel optimisme et une nouvelle confiance dans la capacité pour l'homme de maîtriser et de diriger la croissance urbaine future. Les raisons de cet optimisme étaient nombreuses et complexes, mais trois facteurs fondamentaux devraient être retenus : l'influence féconde du zonage, que nous avons déjà signalée ; l'enthousiasme pour des matériaux et des technologies nouveaux ; une confiance sans faille dans le progrès.

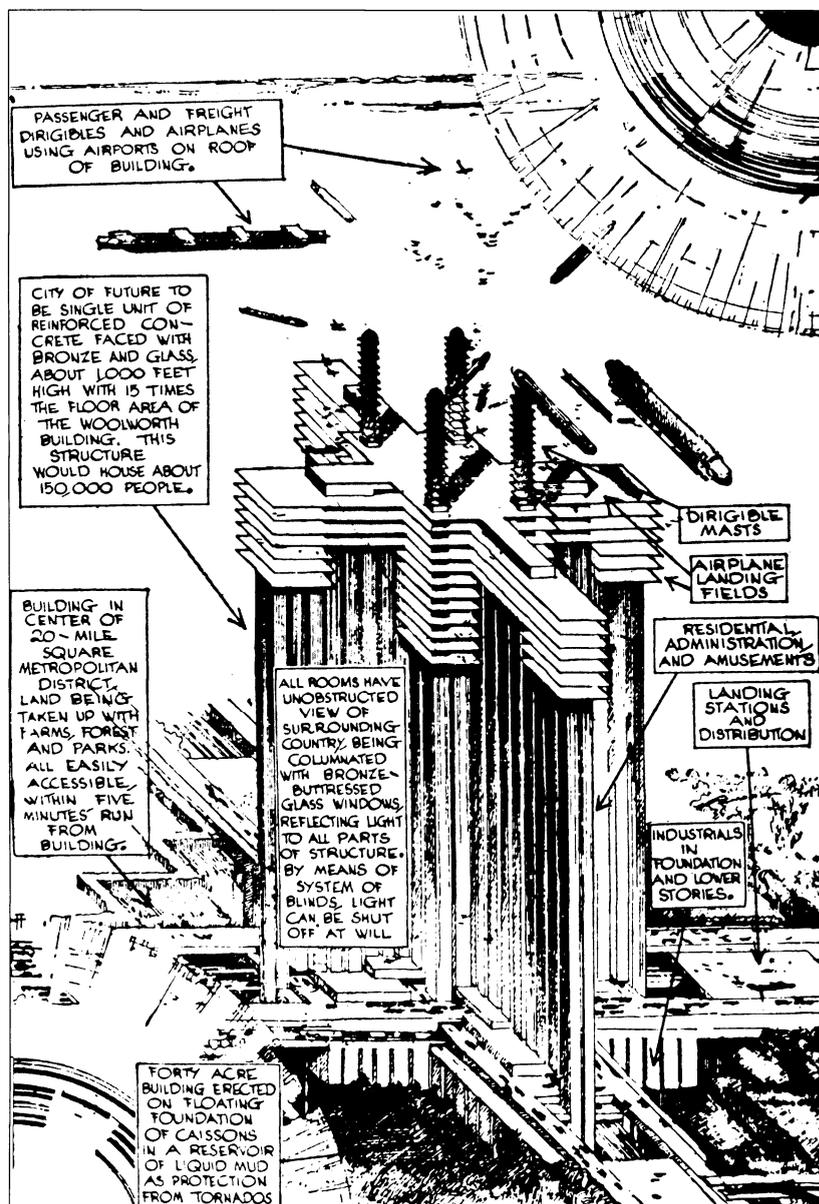
L'impact de la technologie sur ces anticipations semble presque trop évident pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans les détails. Les images qu'elles nous proposent sont ivres de technologie : la finesse des tours, l'obsession du transport rapide, les perspectives aériennes, les spectaculaires vues nocturnes rayonnant d'une lumière produite par l'homme... Aucun de ces enthousiasmes n'était cependant nouveau. Les rêves de tours de 300 m s'étaient souvent

exprimés dans les revues d'architecture et de génie civil du début du XX^e siècle, et ils étaient considérés comme tout à fait réalisables. Ce qu'il y avait de nouveau dans ces super gratte-ciel des années vingt n'était pas, encore une fois, leur hauteur, mais la simplicité de leur forme, leur refus de l'ornementation et leur insertion dans un urbanisme rationalisé. À l'importante exception du verre utilisé pour les façades, la plupart des matériaux de construction envisagés pour ces tours de l'avenir existaient déjà dans les années vingt. Les projets de circulation à forte densité sur plusieurs niveaux étaient un leitmotiv depuis le milieu du XIX^e siècle, de même que le transport aérien (d'abord en ballon ou en dirigeable, puis, après l'exploit des frères Wright, grâce à des machines plus lourdes que l'air). L'avion et l'automobile devinrent un élément de l'iconographie essentielle de la ville de l'avenir, en vertu non seulement de leur technologie merveilleuse (comme cela avait été le cas au début du XX^e siècle), mais aussi de la liberté individuelle qu'ils promettaient. Avec l'automobile, cette liberté s'intégrait déjà à un nouveau mode de vie américain ; et l'avion semblait promettre une libération plus grande encore. Les routes et les aéroports, souvent installés sur les toits des gratte-ciel ou à cheval entre deux tours, devinrent des caractéristiques dominantes des villes de l'avenir.

Inséparable de l'engouement technologique, il y avait la foi traditionnelle des Américains dans la notion de progrès. « Aux États-Unis, il n'existait aucun doute à l'égard de l'avenir, » soulignait en 1928 l'historien et sociologue Charles Beard : « La marque de confiance la plus courante était la croyance dans un progrès illimité. » Pour la majorité des Américains du XX^e siècle, le mot « progrès » rimait avec avancement technologique et matériel, mais le progrès social en était un corollaire. Se penchant sur la notion de progrès dans la société américaine de son temps, Beard affirmait : « L'humanité, en se servant de la science et de l'invention, peut progressivement s'émanciper des fléaux, des famines et des drames sociaux et dompter les forces matérielles indispensables à une vie heureuse – ici et maintenant. » Insistant sur la notion de bonheur collectif, Beard estimait le progrès indissociable de la démocratie et de la promotion sociale.

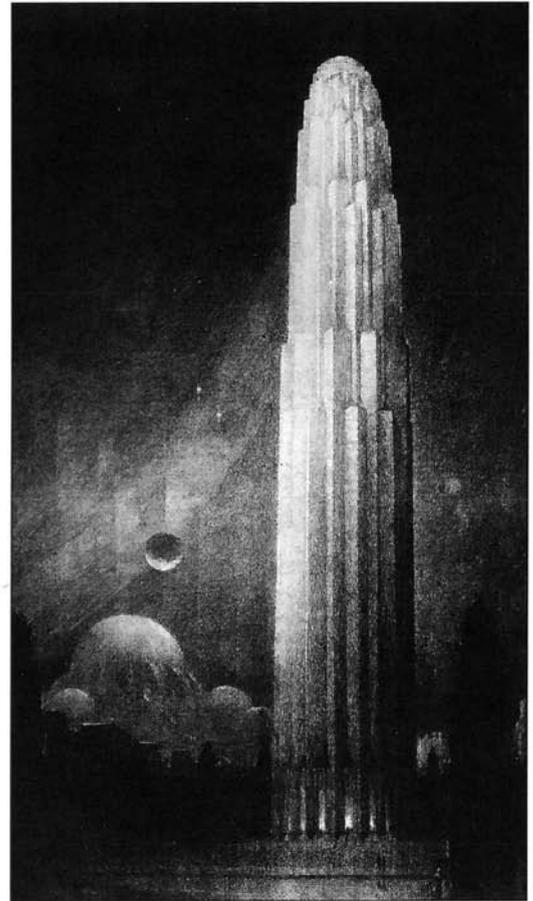
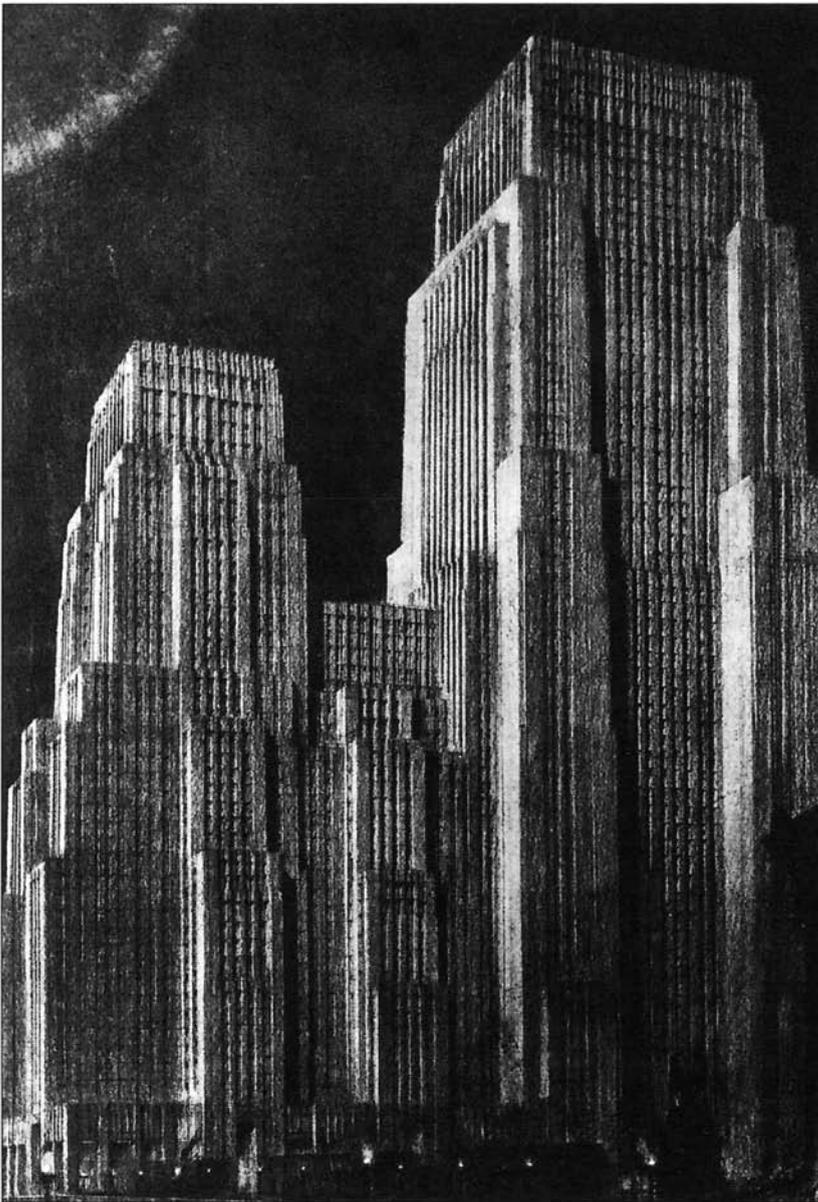
Les anticipations urbaines des années vingt incarnaient les rêves d'une utopie démocratique et technologique. Les écrits de Ferriss, Fujica, Cheney et d'autres exprimaient clairement leur désir de créer une ville harmonieuse, belle et facile à vivre qui profiterait à l'ensemble de ses habitants. Ils se disaient persuadés qu'un remodelage urbain aussi radical était possible grâce au progrès et à la planification, pourvu que les gens acceptent quelques restrictions sur la propriété privée et l'instauration de centres de décision centralisés. Que leurs projets puissent nous sembler aujourd'hui naïfs, malencontreux ou pire encore importe peu ici : notre objectif est plutôt de reconnaître comment, dans le contexte de leur époque, ils semblaient réalisables.

La foi des architectes visionnaires dans une planification centralisée concordait avec le sentiment consensuel de plus en plus



affirmé, dans bien des secteurs de la société américaine, que l'avenir du pays passait par la planification, et non par l'« individualisme primaire ». Certains historiens ont attribué cette conviction à la réussite de la mobilisation industrielle pendant la Première Guerre mondiale, qui fut la première tentative majeure du gouvernement américain pour prendre l'économie en mains. Dans sa revue critique des années vingt, l'historien Ellis Hawley a émis l'hypothèse que, s'étant révélée efficace, cette mobilisation du temps de guerre a été adoptée comme un modèle de procédure en temps de paix, pour devenir ensuite un des thèmes centraux de la politique d'après-guerre. Hawley rompt avec le cliché qui a coutume de présenter les années vingt comme une période où la concurrence et le conservatisme dominaient le monde des affaires, pour insister davantage sur l'émergence d'un nouvel idéal de gouvernement par « des organismes gestionnaires et fonctionnarisés, dirigés par des experts administratifs et techniques chargés de résoudre les problèmes du pays et d'œuvrer pour le bien commun ». Bien qu'ils

Lloyd Wright, projet de tour de 300 m, Los Angeles Examiner, 26 novembre 1926.



fassent rarement référence aux systèmes administratifs ou sociaux – préoccupation classique des utopies –, les projets de villes de gratte-ciel doivent être envisagés dans le contexte de l'idéal de capitalisme technocratique de l'époque.

Les architectes visionnaires américains des années vingt croyaient que le changement serait affaire d'évolution, non de révolution. En dignes héritiers d'une décennie de franche prospérité, ils ne percevaient pas de contradiction entre utopie et capitalisme. Si l'on pouvait, d'une façon ou d'une autre, poser des jalons rationnels et raisonnables pour la future croissance urbaine, estimaient-ils, l'irrésistible vitalité du système capitaliste permettrait sans aucun doute à leurs ambitieux desseins de voir le jour.

Les théoriciens les plus célèbres et les plus actifs de la ville de gratte-ciel furent sans conteste les architectes Corbett, Ferriss et Hood. En la matière, la définition traditionnelle du mot « théorie » doit cependant être nuancée, car dans le mouvement d'architecture moderne, théorie et idéologie sont devenues quasi insépa-

The Final Mass Carried out in Steel (Le volume final traduit en acier), 1925. Hugh Ferriss. Coll. Cooper Hewitt Museum, the Smithsonian Institution's National Museum of Design, New-York. Don de Jean Ferris Leich.

Philosophy, 1928. Hugh Ferriss. Coll. Avery Library, Columbia University.

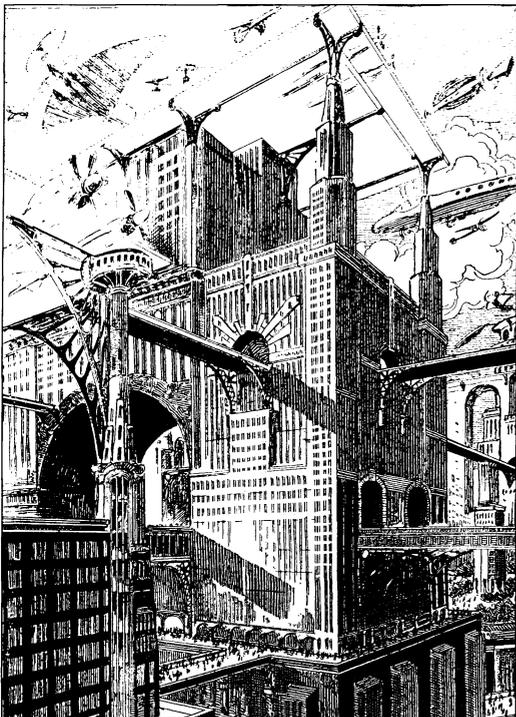
rables. Ces visionnaires américains n'étaient ni des extrémistes ni des idéologues ; leurs écrits ne contenaient pas de polémique explicite, comme chez les théoriciens du Bauhaus ou les constructivistes russes. Leur philosophie peut être vue comme une sorte de « modernisme passif », par opposition au « modernisme actif » d'Européens avant-gardistes comme Le Corbusier, qui posa l'ultimatum « architecture ou révolution ».

Les prophéties enthousiastes des architectes visionnaires américains ne furent pas sans soulever des critiques ou des conceptions concurrentes. La critique portait essentiellement sur deux points : les villes de gratte-ciel, denses, concentrées, avaient une échelle inhumaine, et, sur le plan économique, elles n'étaient pas réalisables. Certains les considéraient comme des symboles malfaisants de l'avidité capitaliste. Lewis Mumford, dans sa critique de l'exposition de *la Ville des Titans* du *New Republic*, ne mâchait guère ses mots : « D'innombrables vies humaines seront sans nul doute sacrifiées sur l'autel de la Circulation, du Commerce et des Hauteurs réglementées et zonées comme il faut, dans des proportions telles que Moloch, par comparaison, aura l'air d'un soldat de l'Armée du salut. » Mumford était l'un des principaux porte-parole du mouvement régionaliste, une philosophie de l'urbanisme qui séduisit de nombreuses personnalités dans les années vingt et trente, et constitua en fait l'*establishment* intellectuel des urbanistes américains. S'ils avaient pour principe qu'une planification globale doit être coordonnée à l'échelle de la région au lieu d'être fragmentée en municipalités distinctes, les régionalistes étaient aussi d'ardents défenseurs de la déconcentration des villes. Ce qui les intéressait n'était pas la macro-image du bien public collectif, mais un idéal communautaire fondé sur la maison individuelle et l'unité de voisinage.

Les vues des régionalistes, au bout du compte, se révélèrent les plus justes en matière de pronostic du futur (suburbain) de l'Amérique, et, en conséquence, les historiens les prirent plus au sérieux que les prophètes annonçant un futur hérissé de gratte-ciel. Malheureusement, la vieille polémique des années vingt entre partisans de la concentration et adeptes de la déconcentration s'est prolongée dans les historiographies modernes de l'urbanisme américain (la plupart étant dues à des partisans de la philosophie régionaliste) et a influencé les interprétations que donnaient leurs auteurs des images visionnaires. Les critiques reprochant à ces architectes de porter un regard naïf sur les problèmes économiques et sociaux, de même que les accusations de mégalomanie, sont sans doute fondées. En outre, de nombreux critiques récents, écrivant dans le contexte actuel de désillusion généralisée à l'égard du mouvement moderne, ont insisté sur le caractère autoritaire, oppressif, monotone et stérile des super-villes centralisées des années vingt. Or, nous l'avons vu, l'objectif poursuivi par leurs auteurs était diamétralement opposé : pour eux, l'ordre urbain était démocratique, libérateur, harmonieux et sain.

Dans les années vingt, les Américains essayaient de s'adapter

Frank R. Paul, illustration pour « The Moon Doom » de Earl L. Bell, *Amazing Stories*, hiver 1928.



à la nouvelle identité de leur pays, devenu une nation urbaine et une puissance mondiale de premier plan. Au cours de cette période de croissance et de changement social accélérés, les prophéties qui leur parlaient de villes de gratte-ciel rationalisées offraient une image confiante de l'avenir urbain américain. Les gratte-ciel étaient perçus comme le symbole du progrès de l'Amérique et de son influence grandissante sur la scène mondiale. « Au zénith du développement d'un pays, c'est l'impulsion donnée par une œuvre colossale qui a apposé sa marque sur le style reconnu de l'époque et fait de cette œuvre la caractéristique de ce pays », écrivait en 1925 un critique dans un article intitulé « La puissance titanesque de l'Amérique dans le domaine de l'architecture. » Il disait juste, car les rêves de villes de gratte-ciel étaient par essence des rêves américains. Ils signifiaient à la fois la fin du complexe d'infériorité nationale persistant face à la culture européenne et offraient, dans le Nouveau Monde, une préfiguration de l'avenir de la planète. En partant du principe que la technologie pouvait être maîtrisée, la ville planifiée et l'avenir programmé pour le bien de l'humanité, les architectes visionnaires des années vingt devinrent les maîtres de la métropole de l'âge de la machine et les créateurs de la première conception moderne américaine de la ville comme utopie.

Notes

1. Le recensement de 1920 est souvent cité par les historiens comme un grand tournant dans l'évolution de l'Amérique d'une société rurale vers une société urbaine, même si, comme on le souligne fréquemment, le qualificatif « urbain » s'appliquait à des agglomérations de seulement 2 500 habitants.

2. Image fréquemment employée pour décrire les villes de gratte-ciel américaines (Note du trad.).

3. À l'exception d'un certain nombre de romans utopiques qui parurent de la fin des années 1880 aux alentours de 1900, et qui, en grande partie sous l'influence du roman d'Edward Bellamy, *Looking Backward*, étaient situés dans des grandes villes. Cependant, quoique ces cités imaginaires aient souvent fait l'objet de descriptions détaillées, et qu'on en possède même quelques illustrations, leur plan et leur style architectural restaient secondaires, les auteurs privilégiant les descriptions de l'organisation sociale et du mode de gouvernement.

4. Avant les années vingt, les opinions exprimées à l'égard des gratte-ciel dans les revues populaires et professionnelles étaient souvent négatives ou réservées. Dans les années vingt, même si les critiques restèrent nombreuses, les immeubles en hauteur jouirent par contre de la plus grande faveur.

5. Ce dessin de Biederman est reproduit en partie page 207, dans le chapitre consacré aux transports de demain (note de l'édit.).

6. Quelques architectes de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e firent toutefois des propositions pour qu'on centralise l'urbanisme et qu'on réglemente la hauteur des gratte-ciel : entre autres, Louis Sullivan et Charles R. Lamb. Pourtant aucune de leurs propositions ne fut prise au sérieux par leurs contemporains, parce qu'on considérait alors comme impossible que l'état puisse décider du sort d'une ville entière.

7. Frank R. Paul était l'illustrateur favori d'Hugo Gernsback, le célèbre éditeur de revues de science-fiction. La plupart de ses dessins datent du milieu des années vingt à la fin des années trente.