

Aussi grand que New York

Le Grand Paris et les liens transatlantiques

Patrick Leitner

Alors que les objectifs du *Rapport* de la Commission d'extension de Paris sont bien connus et présentés dans d'autres articles de la présente publication, deux aspects sont peu abordés : l'ambition « de faire du plus grand Paris une ville modèle »¹ et que « le plus grand Paris n'aura rien à envier aux villes de l'étranger »².

Pour faire savoir ce qu'il y a « à envier » et, par conséquent, faire connaître les efforts à mener dans le futur Grand Paris afin d'égaliser sinon dépasser les autres grandes villes, le *Rapport* consacre un paragraphe entier à la présentation des espaces libres de Londres, Berlin et Vienne³. D'autres villes comme Saint-Pétersbourg, Francfort et Rome sont évoqués à propos d'autres sujets. Cette approche devient plus explicitement comparative dans les documents graphiques annexes : la planche n° 10 montre les emprises territoriales de Paris, augmenté du département de la Seine, de Vienne, de Berlin et du comté de Londres. Les quatre planches suivantes détaillent les espaces verts existants de ces mêmes villes⁴.

Or, outre le fait de citer les exploits et les avancés d'une ville étrangère dans tel ou tel domaine – par exemple, Londres possède des rues « libres de tout obstacle », Berlin est la « ville modèle pour l'hygiène »⁵ –, la comparaison est utilisée pour produire le résultat inverse, c'est-à-dire mettre en valeur Paris, comme le montre l'exemple des bois de Boulogne et de Vincennes, « deux jardins incomparables si on a égard à leurs dimensions, leur beauté, leur proximité du centre de la ville, et dont on trouverait difficilement l'équivalent à Londres, à Vienne ou à Berlin »⁶.

1 Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, *Considérations techniques préliminaires (La Circulation – Les Espaces libres)*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, p. 94.

2 *Ibidem*, p. 101.

3 *Ibid.*, p. 66-71.

4 *Idem*, *Planches annexes*, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, pl. 10-14.

5 *Considérations techniques...*, p. 58, 69, 83.

6 *Ibidem*, p. 72.

Le rôle des villes étrangères dans la comparaison avec Paris ne se limite donc pas à fournir des exemples à suivre. Il permet également de faire une sorte d'inventaire, certes incomplet, des qualités et défauts du Plus grand Paris pour en dresser la position relative. Comme le *Rapport* le note explicitement, il s'agit avec le projet de la Commission d'extension de Paris « de ne jamais s'arrêter dans le mouvement continu d'émulation qui se manifeste en ces matières [d'aménagement], depuis nombre d'années, entre les grandes cités du monde »⁷.

Si le *Rapport* dit bien entre les et non pas entre des grandes cités du monde, il est curieux de constater que ni le texte ni les planches ne mentionnent New York, qui fait incontestablement partie des « grandes cités ». La métropole américaine compte 3,4 millions d'habitants en 1900 puis près de 5 millions en 1913, et est devenue la deuxième ville la plus peuplée du monde derrière Londres et devant Paris. L'absence de référé-

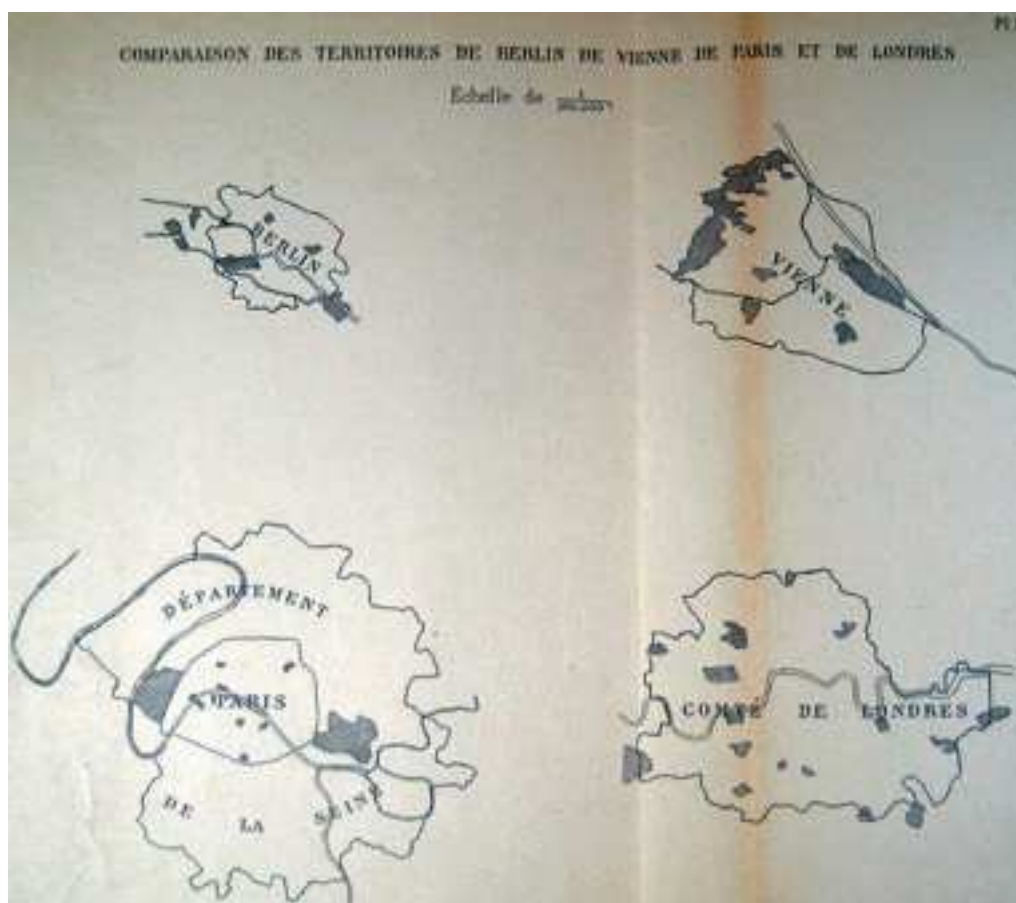


Figure 1 : *Comparaison des territoires de quatre capitales européennes, Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, Planches annexes, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, pl. 10.*

⁷ *Ibid.*, p. 46.

rences à New York est d'autant plus étonnante qu'elle est un lieu d'observation *a priori* incontournable des questions de croissance et d'extension urbaines. La grande métropole de l'Amérique n'avait-elle réellement rien à offrir ? Ou bien n'était-elle pas assez connue pour qu'elle soit évoquée ? La « promenade continue » figurant dans l'*Avant-projet d'un plan d'extension de Paris*⁸ du *Rapport*, manifestement déduite du *parkway* new-yorkais, permet de répondre aux deux questions par la négative. Alors ce serait peut-être le « mouvement continu d'émulation » qui ne permettrait pas d'afficher trop clairement l'importation d'un dispositif venu d'ailleurs, d'autant plus que cet ailleurs regarde Paris d'un œil pour le moins admiratif ?

Le *Rapport* parisien ne précise pas la logique derrière cette omission. Nous tenterons dans cet article de démontrer que cette absence ne révèle ni ignorance ni manque d'intérêt. Les relations transatlantiques sont en effet particulièrement dynamiques et complexes entre Paris et New York et se manifestent aussi bien dans les discours professionnels que dans ceux du grand public⁹. La ville américaine est à la fois bien connue, offre des leçons et, à l'inverse, des éléments de mise en valeur de la capitale française. New York occupe donc une place de choix dans les débats et imaginaires parisiens de l'époque. L'analyse de cette position nous permettra de voir d'abord dans le *Rapport* la présence certaine mais tue de la métropole américaine, puis, inversement, de revenir sur celle similaire de Paris dans le rapport de la New York City Improvement Commission de 1907 et, finalement, de rendre explicites les liens non affichés entre les projets des deux commissions new-yorkaise et parisienne.

New York, ville repoussoir pour Eugène Hénard et Augustin Rey

Intéressons-nous d'abord à Eugène Hénard (1849-1923), architecte employé au service des travaux de la ville de Paris, membre actif au Musée social dès la fin 1907 – il préside la seconde commission de la section d'Hygiène urbaine et rurale – et premier président de la SFAU en 1911¹⁰. Il est, au cours de la première décennie du xx^e siècle, l'un des plus éminents urbanistes français et certainement le plus prolifique en

8 *Ibid.*, *Planches...*, *op. cit.*, pl. 8.

9 Patrick Leitner, *Entre Paris et New York. Dynamiques d'échange pour transformer la métropole. 1858-1926*, thèse de doctorat, Université Paris 8, 2009.

10 La synthèse la plus complète de la vie et de l'œuvre d'Hénard se trouve dans l'introduction rédigée par Jean-Louis Cohen à l'occasion de la réédition de l'ouvrage majeur (et d'autres textes) de



Figure 2: *Avant-projet d'un plan d'extension de Paris, Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, Planches annexes, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, pl. 8.*

termes de projets et d'écrits théoriques, notamment avec ses *Études sur les transformations de Paris* rédigées de 1902 à 1909, largement diffusées en huit fascicules indépendants. Ces études sont également diffusées dans la

l'architecte. Voir Eugène Hénard, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, p. 7-41.

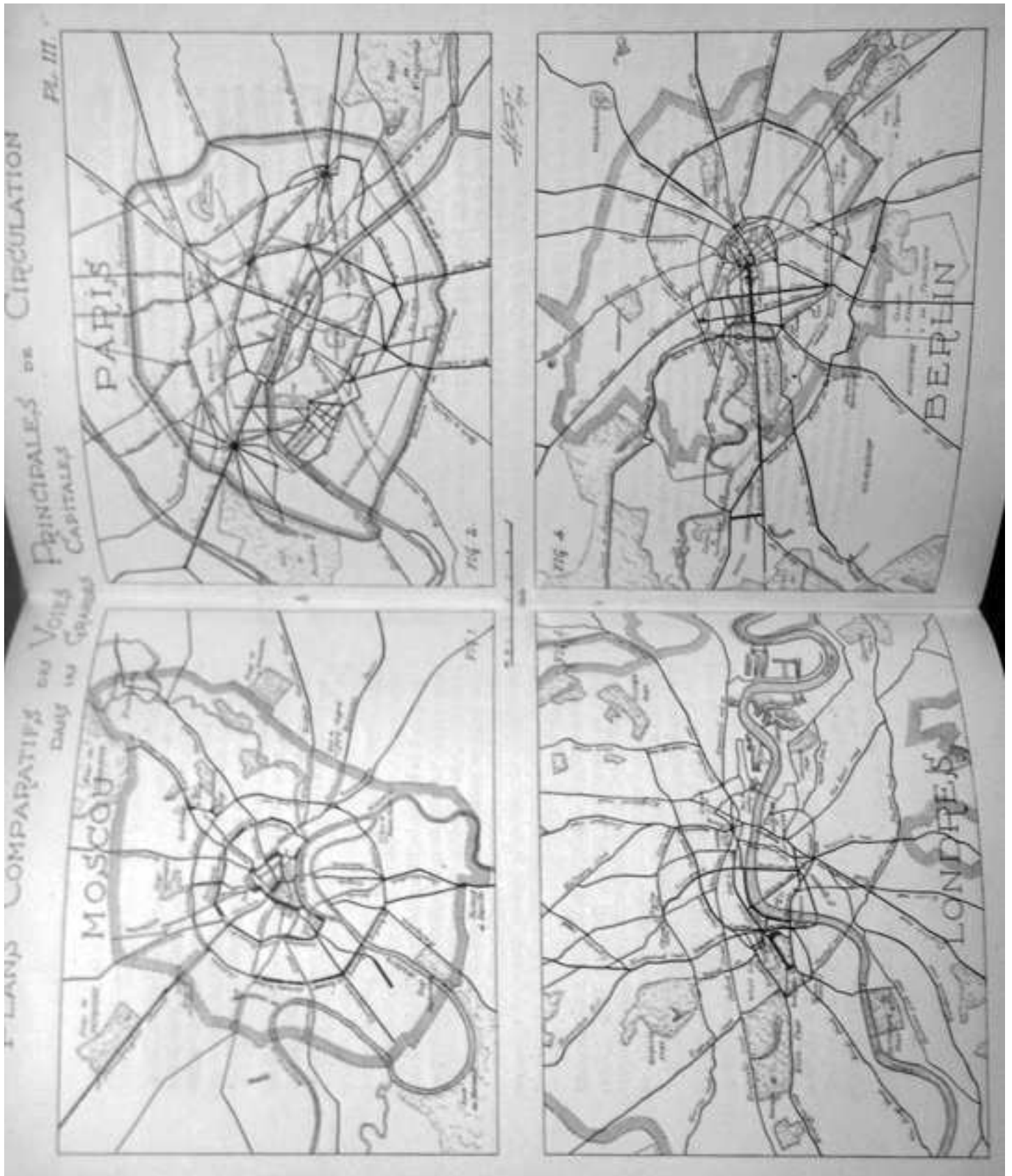


Figure 3 : Plan comparatif des voies principales de circulation dans les grandes capitales, Eugène Hénard, Études sur les transformations de Paris, Fascicule 6. La circulation dans les villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris, Paris, Librairies-imprimeries réunies, 1905, pl. III (p. 206-207).

presse professionnelle, *L'Architecture*, et dans la presse illustrée grand public, *L'Illustration*. La renommée de ses travaux est d'ailleurs telle que le *Rapport* de la Commission d'extension de Paris le cite nommément deux fois, à propos de l'intérêt des grands espaces libres et de leur augmentation à Londres, parmi seulement une demi-douzaine de personnes citées dans l'ensemble du document de 1913.

Dans les fascicules 3 et 4 des *Études*, écrites dix ans avant le *Rapport* de 1913, Hénard emploie déjà la méthode comparative, limitée à Paris et à Londres, afin d'illustrer la quantité insuffisante des espaces libres de la capitale française en comparaison de ceux de la capitale britannique¹¹. C'est dans son fascicule 6 de 1905 qu'il explique plus concrètement que « [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 »¹². Pour mener à bien sa comparaison à Paris, Hénard élargit son corpus à Berlin et à Moscou¹³.

Pour Hénard, et à l'instar de ce que va suggérer le futur *Rapport* de 1913, New York ne ferait donc pas partie des « grandes capitales modernes ». À la lecture détaillée des *Études*, c'est le contraire qui se dégage. Tout d'abord, à la différence du *Rapport*, l'architecte se sent obligé de justifier cette omission, en soulignant qu'il « [a] laissé de côté des villes maritimes comme Saint-Petersbourg ou New York, parce que leurs conditions d'existence sont très différentes »¹⁴. Ensuite, ces « conditions d'existence différentes » ne l'empêchent pas de citer New York dans trois des huit *Études*, donc dans seulement une étude de moins que Londres et dans plus d'*Études* que toutes les autres villes étrangères. La ville américaine a donc son importance mais, contrairement aux autres villes européennes, Hénard ne s'en sert que comme contre-exemple, dénonçant l'esprit purement utilitaire et monotone du plan des rues et plus généralement l'absence de beauté et d'art dans l'architecture et dans la ville. Qu'il la cite autant, indique la reconnaissance par Hénard du

11 Eugène Hénard, *Études sur les transformations de Paris. Fascicule 3. Les grands espaces libres. Les parcs et jardins de Paris et de Londres*, Paris, Librairies-imprimeries réunies, 1903, pl. I (frontispice), pl. II et III (p. 70-71).

12 *Idem*, *Études sur les transformations de Paris. Fascicule 6. La circulation dans les villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris*, Paris, Librairies-imprimeries réunies, 1905, p. 204.

13 *Ibidem*, pl. III (p. 206-207) et pl. IV (p. 210-211), respectivement titrée « Plans comparatifs des voies principales de circulation dans les grandes capitales » et « Schémas théoriques comparatifs des plans des grandes capitales avec leurs périmètres de rayonnement ».

14 *Ibid.*, p. 204.

statut désormais mondial d'un New York devenu incontournable. Mais l'utilisation qu'il en fait dans ses *Études* indique une posture de rivalité, identique à celle qu'il entretient personnellement, vers les années 1906-1911, avec le New-Yorkais William Phelps Eno (1858-1945) concernant la paternité du carrefour à giration.

Apôtre d'un urbanisme hygiéniste, et tout comme Hénard, membre du cercle des protagonistes de la scène urbanistique parisienne, voire internationale – et par ailleurs membre de la commission présidée par Hénard au Musée social –, Augustin Rey (1864-1934) fait jouer à New York un rôle similaire d'exemple repoussoir. Cependant, les sujets de la critique sont différents et, surtout, contrairement à Hénard, Rey a pu fonder son regard sur une expérience personnelle de la ville en 1908 quand il s'y arrête, en route vers le Congrès international de Tuberculose de Washington, en tant que représentant du gouvernement français. À New York, il donne trois conférences dont l'une à la suite de l'invitation de son ami George B. Ford devant le Committee on Congestion of Population de la ville. Dans sa critique exprimée lors de cette conférence, Rey met à profit sa connaissance détaillée des conditions new-yorkaises et s'attache principalement à dénoncer les conséquences désastreuses des gratte-ciels en terme de congestion, d'obscurité et d'hygiène des rues ainsi qu'en terme d'insalubrité des quartiers d'habitation voisins, subissant une très forte spéculation. Il juge New York « ridicule, déraisonnable, et architecturalement des plus stupides », ajoutant que « des fous pourraient la planifier ainsi »¹⁵. La visite en automobile, organisée par des journalistes du *New York Times*, au cours de laquelle Rey doit porter des jugements esthétiques sur tel ou tel aspect de la ville ne se passe guère mieux. Sans exception, les comparaisons avec Paris tournent en défaveur de New York¹⁶.

Ces critiques émises *in situ* par Rey n'étaient accessibles qu'aux seuls lecteurs du *New York Times* et n'étaient pas destinées à avoir un écho en France. En revanche, en 1910, quand l'architecte fait référence à la ville américaine dans sa conférence à la Town Planning Conference de Londres, il porte ces réflexions sur New York à la connaissance d'un milieu de professionnels internationaux parmi lesquels se trouvent également les Parisiens Eugène Hénard, Louis Dausset et Louis Bonnier. Photographies de chambres et de cours new-yorkaises obscures et « meurtrières » à l'appui, il disserte sur l'organisation de la propriété du sol et ses

15 « New York as Seen by a Candid Critic », *The New York Times*, 12 octobre 1908, p. 7.

16 « New York As Viewed By A French Architect », *The New York Times*, 25 octobre 1908, p. SM1.

conséquences, comme contre-exemple le plus marquant pour accuser l'enrichissement « [d']un très petit nombre au détriment de l'intérêt urbain », puisque « la maison à cinquante-deux étages de New York est basée [...] sur la spéculation absolument folle dont le sol est l'objet »¹⁷.

Un nouveau paysage et une ingénierie innovante

Or, ce rejet quasi général de la ville américaine professé par nos deux architectes urbanistes parisiens ne livre qu'une partie de la réalité de l'époque. Il suffit en effet de s'éloigner de peu de ce milieu pour se rendre compte que la réaction de Rey – et, à partir d'un point de vue certes plus éloigné, celle de Hénard – faisait exception par rapport à celle de nombreux autres Parisiens également interrogés par le *New York Times*. Ainsi en 1908, Stéphane Lauzanne, rédacteur-en chef du grand quotidien parisien *Le Matin*, se situe à l'opposé extrême des propos de Rey. Le journaliste parisien se montre surtout touché par la dimension et la force poétique de la ville¹⁸. Dans un article publié à la « une » de son propre journal, il insiste, quelques semaines plus tard, sur le retard et la lenteur en France ainsi que sur l'incapacité de voir grand. Pour étayer ses propos, il décrit exclusivement des exploits techniques qu'il a perçus dans New York¹⁹.

Ces deux aspects de la ville évoqués positivement par Lauzanne – un nouveau paysage urbain d'une force inouïe et des dispositifs innovants d'ingénierie urbaine – frappent justement les Parisiens du début du xx^e siècle qui s'y déplacent, professionnels et grand public. Car, après Paris, New York est, grâce à ses innovations, la ville la plus présente dans la presse quotidienne et hebdomadaire ainsi que dans les publications périodiques françaises relatives à l'architecture et la ville moderne. À titre d'exemple, concernant le paysage urbain new-yorkais, l'hebdomadaire *L'Illustration* publiait en 1912 une photographie panoramique double-page prise du haut du Woolworth Building, accompagnée d'une légende qui notait que l'on commençait « à concevoir que l'énorme, le démesuré a sa beauté, et même, avec leurs fenêtres innombrables, ses

17 Augustin Rey, « Du développement et de l'extension des villes », dans *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, p. 267.

18 « How A French Editor Looks on New York City », *The New York Times*, 16 février 1908, p. SM5.

19 Stéphane Lauzanne, « L'Amérique de 1908 est plus avancée que ne le sera la France en 1920 », *Le Matin*, 23 avril 1908, p. 1.

façades monotones mais claires, où la lumière semble passer comme à travers une dentelle, ont leur élégance, leur style »²⁰.

Contrairement à ce paysage fascinant *in situ* mais suscitant en même temps la crainte d'une importation vers Paris, l'autre aspect de New York apprécié par Lauzanne, à savoir certains dispositifs d'ingénierie, suscite une admiration sans ambiguïté et joue clairement un rôle de référence positive. Cela se manifeste entre autres par des articles, dans *L'Illustration* et ailleurs, sur les nouvelles grandes gares²¹, sur les superpositions de voies ferrées²² et sur « la ville future », célèbre coupe-perspective ainsi nommée par *L'Illustration* après avoir été reprise du *Scientific American*²³. À l'époque, celle-ci peut être comprise, non comme une utopie, mais comme une vision bien réelle puisque les superpositions de voies existent déjà, notamment sur les grands ponts ou à la nouvelle gare de Grand Central ou, encore, aux endroits de New York où les différents réseaux de chemins de fer se croisent. Cette interprétation apparaît dans le texte joint qui y voit une solution inéluctable à la congestion parisienne et qui annonce « [qu']il est à prévoir que, dans un avenir plus ou moins éloigné, on sera amené, par la force des choses, à adopter [ce système] ».

Que celui-ci soit apte à résoudre les problèmes de congestion de Paris est également l'avis d'Eugène Hénard qui en a présenté ses propres versions dans une conférence intitulée « Les Villes de l'avenir » – il s'agit en réalité de l'avenir de Paris – donnée en octobre 1910 au congrès de Londres, évoqué précédemment à propos de Rey²⁴. Pour ne parler que des coupes proposées, elles reprennent les données fournies sur New York (et très ponctuellement Chicago) depuis de longues années par le *Scientific American*, dont Hénard est un lecteur, mais également par certaines revues françaises, comme *La Nature*, qui en reprennent parfois

20 « Le quartier des immeubles géants de New York vu des échafaudages de celui qui les surpassera tous », *L'Illustration*, 3 août 1912, p. 81. Pour une analyse de la manière innovante déployée par les revues illustrées pour publier ce paysage nouveau, voir Patrick Leitner (2016), « Inventing perspectives: New York's sky scrapers in the french illustrated Press (1898-1912) », *Architectural Histories*, 4(1), 6. Doi : <http://doi.org/10.5334/ah.212>

21 Voir, par exemple pour Grand Central Station, Henry Bougeois, « La grande gare du New York Central », *La Nature*, 8 mai 1906, p. 353-355, et L. Kuentz, « La plus grande gare du monde », *La Nature*, 21 juin 1913, p. 43-44.

22 Voir par exemple Pierre de Mériel, « Les moyens de transport dans les grandes villes modernes », *La Nature*, 11 mai 1907, p. 369-370.

23 « La ville future », *L'Illustration*, 9 août 1913, p. 124.

24 Eugène Hénard, « Les villes de l'avenir », dans *Transactions of the Town Planning Conference, London 10-15 October 1910*, London, RIBA, 1911, p. 345-367.

des informations²⁵. Les plus techniques d'entre elles sur New York se trouvent à l'époque également dans la revue professionnelle hebdomadaire *Le Génie Civil* – à laquelle Hénard a d'ailleurs contribué à plusieurs reprises – qui fait de la ville américaine, après Paris, la plus documentée pour la période qui nous intéresse ici.

Jardins, parcs et système de parcs new-yorkais pour Paris

Loin d'être limité aux dispositifs d'ingénierie urbaine, le rôle de référence de New York touche également des sujets bien plus proches de ceux intéressant la commission d'extension de Paris.

Le regard en direct de Jules Vacherot

Abordons d'abord le cas de Jules Vacherot (1862-1925), paysagiste en chef de la Ville de Paris, dont on connaît aujourd'hui les déplacements new-yorkais grâce à l'interview du *New York Times* en automne 1907. On apprend ainsi que Vacherot s'est rendu une première fois à New York en 1904,²⁶ qu'il y séjourne cette fois-ci pendant deux mois et qu'il prévoit des séjours réguliers pour les années à venir. En passe de devenir un habitué de la ville américaine comme peu de Parisiens le sont devenus, le paysagiste parisien évoque des commandes communes avec les paysagistes new-yorkais Burney & Holbrook et l'intention « d'étudier de manière approfondie » les parcs de la ville en vue d'une « utilité pour Paris »²⁷. Alors que sont ignorés les résultats de ses « études » et leur « utilité pour Paris », Vacherot semble avoir été le premier professionnel parisien à étudier New York pour en tirer des leçons pour Paris – en tout cas depuis le passage dans les années 1880 d'ingénieurs venus étudier le chemin de fer métropolitain aérien.

25 Pour Hénard, parmi les références les plus évidentes, sans être la seule, se trouvait bien sûr la coupe à cinq niveaux superposés de chemins de fer, publiée d'abord dans « How New York City Is Solving Its Transportation Problem », *Scientific American*, 29 décembre 1906, p. 1, et reprise en France dans Pierre de Mériel, « Les moyens de transport... », *op. cit.*

26 « Paris's Gardener Likes Central Park », *The New York Times*, 9 septembre 1907, p. 6.

27 « What A Frenchman Thinks of New York City », *The New York Times*, 15 septembre 1908, p. SM5.



Figure 4 : Article de quotidien new-yorkais sur le séjour de Jules Vacherot à New York, «What A Frenchman Thinks of New York City», The New York Times, 15 septembre 1908, p. SM5.

La revue Le Génie civil

Deux documents parus à Paris en 1906 confirment l'utilité de New York sur des sujets qui recourent explicitement ceux de la commission d'extension de Paris de 1913. Le premier est un article paru dans *Le Génie civil* ; le second, la célèbre étude de Jean Claude Nicolas Forestier.

L'article paru en 1906 dans *Le Génie civil* et rédigé par A. Bidault de Chaumes, ingénieur des arts et manufactures, est consacré à la question des espaces libres dans les grandes villes²⁸. Dans le but de « montrer quels exemples utiles nous offrent certains de nos voisins », l'article présente les cas de Paris, Londres, Berlin et Vienne et place les plans de leurs espaces libres respectifs sur une planche comparative²⁹. L'article du *Génie civil* ajoute New York aux villes références de la Commission de 1913 et fournit des données chiffrées et comparables, « pour une superficie de

²⁸ A. Bidault de Chaumes, « La conservation des espaces libres dans les grandes villes », *Le Génie civil*, 16 juin 1906, p. 97-102.

²⁹ *Ibidem*, pl. VII.

79 800 hectares, et une population de 3 400 000 habitants, les parcs et squares couvrent environ 2 800 hectares »³⁰, dans une approche comparative *a priori* européenne.

Or, la volonté d’A. Bidault de Chaumes d’inclure New York dans son récit sur les espaces libres dans les grandes villes n’a pas comme simple objectif d’élargir le fonds des données comparatives. Il s’agit aussi de transmettre un minimum de connaissance aux lecteurs et de les préparer au véritable rôle que l’auteur fait jouer à New York (et à quelques autres grandes villes américaines): celui de référence pour Paris. Voici un extrait explicite à ce sujet :

« Il nous serait facile d’aller chercher plus loin encore des exemples caractéristiques et de montrer comment les grandes villes américaines ont su, soit réserver d’avance, soit reprendre ultérieurement et malgré des dépenses énormes, des terrains de grande étendue pour constituer des parcs publics. Elles y ont été largement aidées par les dons de riches particuliers qui ont cru, avec raison, travailler à l’amélioration collective en créant des *play-grounds* aussi bien qu’en construisant des bibliothèques.

« M. Forestier, conservateur des promenades de Paris, a fait ressortir, dans une brochure publiée récemment, l’immense effort tenté dans ce sens aux États-Unis depuis quelques années. Washington, Boston, Chicago, Baltimore, New York même, où le Central Park a été jugé insuffisant, dépensent des millions de dollars pour multiplier les parcs et les relier entre eux par des promenades (*parkways*), plus agréables que de simples boulevards.

« On ne peut que désirer [...] voir les municipalités des grandes villes françaises, et surtout celle de Paris, s’inspirer des mêmes idées de prévoyance. »³¹

Forestier, connaisseur à distance et admirateur de New York

L’article fait référence à *Grandes villes et systèmes de parcs*, livre broché de 54 pages paru une première fois en 1906, de Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930), inspecteur des Eaux et Forêts et conservateur des Promenades de Paris et, comme Rey, membre de la commission présidée par Hénard au Musée social³².

³⁰ *Ibid.*, p. 100.

³¹ *Ibid.*, p. 102.

³² Jean Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1906.

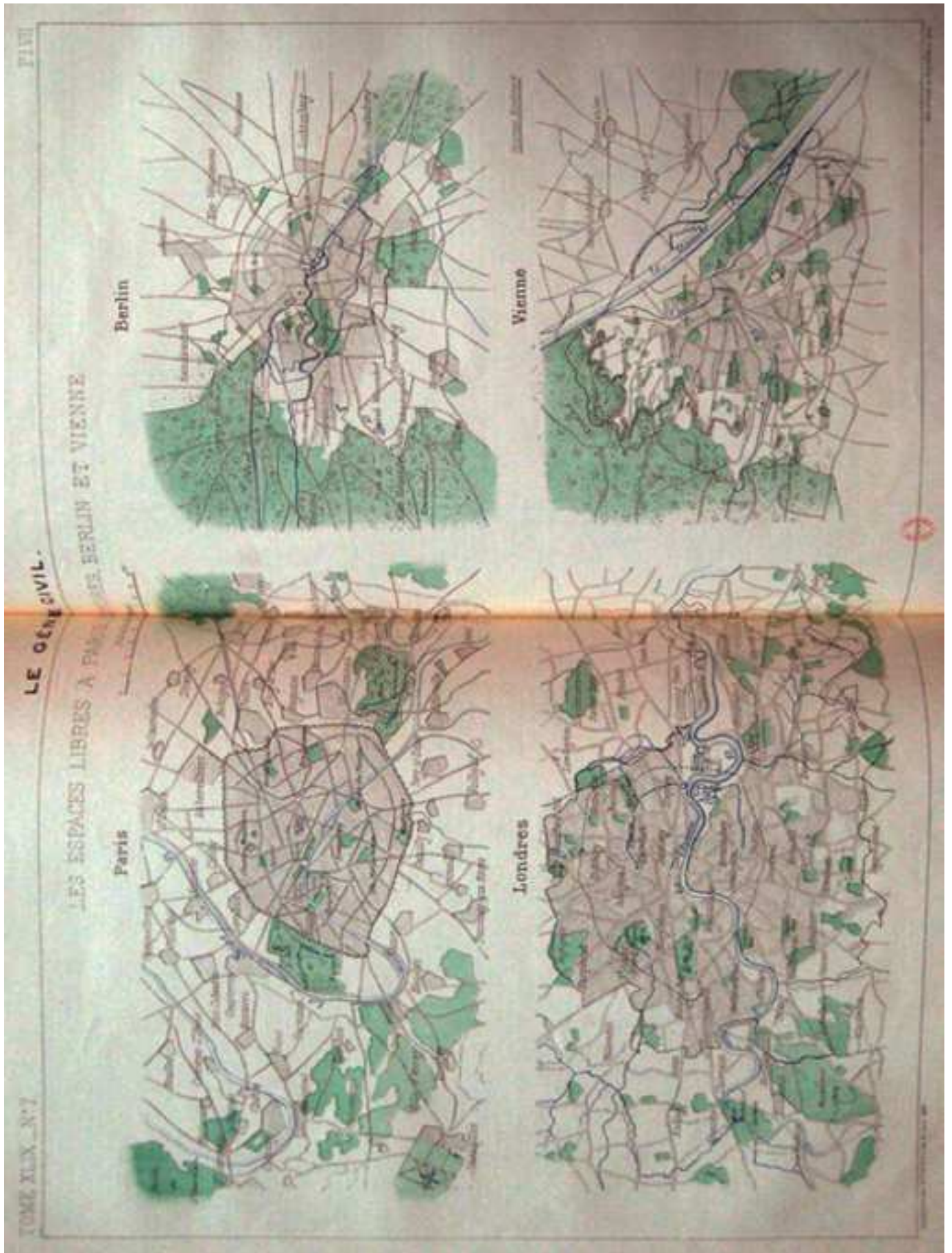


Figure 5 : Les espaces libres dans quatre capitales européennes, A. Bidault de Chaumes, « La conservation des espaces libres dans les grandes villes », Le Génie civil, 16 juin 1906, pl. VII.

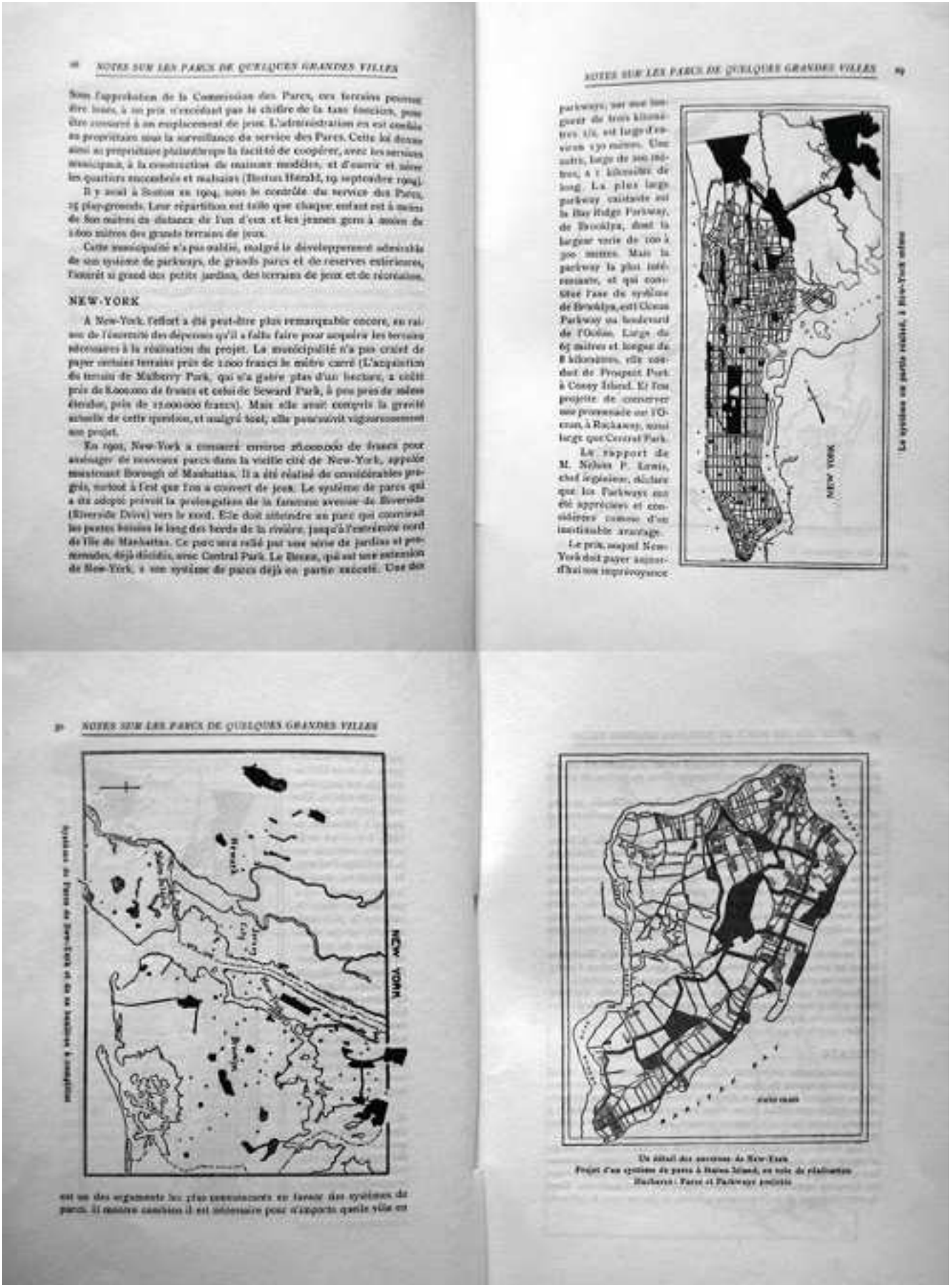


Figure 6: Extrait des pages dédiées à New York dans l'étude de Forestier, Jean Claude Nicolas Forestier, Grandes villes et systèmes de parcs, Paris, Hachette, 1906, p. 28-31.

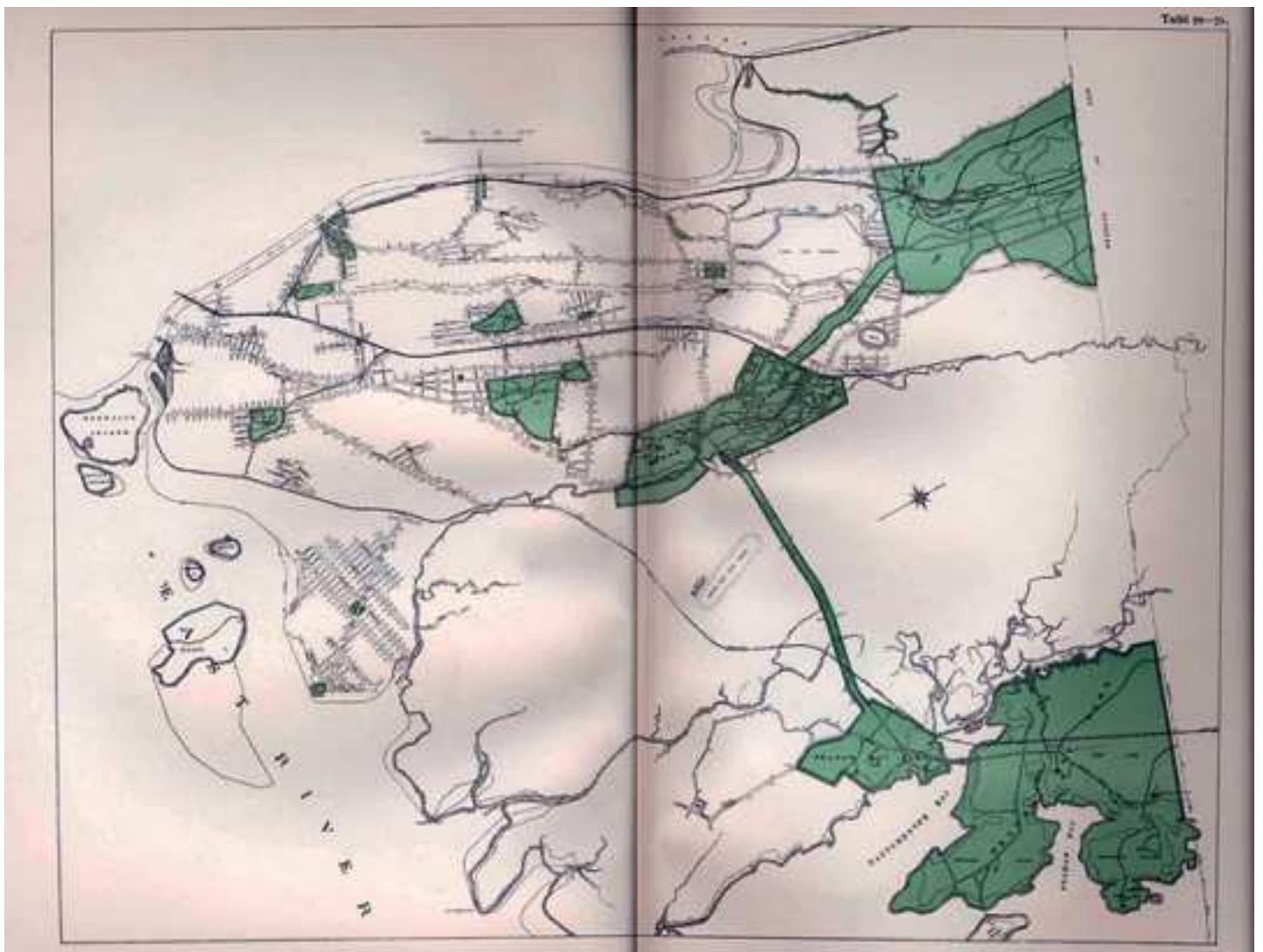


Figure 7 : Planche sur le système de parcs du Bronx, H. Kayser, « Nordamerikanische Parkanlagen », *Der Städtebau*, [octobre ?] 1905, pl. 70-71.

Le but de l'étude, comme Forestier l'écrit en des termes très proches de ceux que choisira la commission de 1913 pour son *Rapport*, 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 »³³. Pour ce faire, *Grandes villes et systèmes de parcs* n'hésite pas à faire une place importante aux villes américaines dont treize apparaissent dans un tableau comparant les surfaces de parcs et les populations, et qui n'inclue par ailleurs que Vienne, Londres et Paris³⁴. En outre, dans la

³³ *Ibidem*, p. 14.

³⁴ *Ibid.*, p. 44.

troisième partie de l'ouvrage intitulée « Notes sur les parcs de quelques grandes villes », Forestier propose une description détaillée des trois villes américaines, Boston, New York et Chicago (Baltimore et Harrisburg sont à peine évoquées) puis celle de Vienne et de Londres (Cologne est à peine traité). Soulignons l'aspect novateur de cette inclusion puisque Forestier est ainsi le premier – là aussi depuis les ingénieurs des années 1880 – à considérer les villes américaines d'égal en égal, voire comme supérieures aux villes européennes, et à les placer dans une approche comparative.

Notons cependant que dans cette forte présence américaine, la position de New York est particulière : « L'effort [y] a été peut-être plus remarquable encore [qu'à Boston], en raison de l'énormité des dépenses qu'il a fallu faire pour acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet ». 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 »³⁵. Pour l'illustrer, l'auteur ajoute trois cartes, Manhattan et le Bronx, la ville entière et Staten Island, alors que toutes les autres villes présentées dans l'étude (hors Paris) ne sont accompagnées que d'une seule (voire deux pour Washington)³⁶. Près de deux décennies plus tard, en 1924, dans les chapitres consacrés respectivement aux « Avenues-promenades » et à la « Réalisation du plan général » du mémoire qui accompagnait son projet pour Buenos Aires, Forestier n'évoque plus que les *parkways* new-yorkais comme référence³⁷.

Le fait que Forestier ait pu publier une telle étude sans avoir eu à se déplacer aux États-Unis – un tel voyage n'étant en tout cas pas connu pour cette période – montre la possibilité en ce début de XX^e siècle de se documenter à distance. Pour rédiger le volet new-yorkais de son étude, Forestier a pu s'appuyer, parmi d'autres sources, sur des informations rapportées par Vacherot en 1904 et sur des articles de revues comme celui que la revue allemande *Der Städtebau* consacrait en 1905 aux parcs et

³⁵ *Ibid.*, p. 28-31.

³⁶ À propos de la reprise explicite des dispositifs américains à Paris, Dorothée Imbert, dans son analyse des *Grandes Villes et systèmes de parcs*, n'évoque que New York, citant « la combinaison voie carrossable et allée piétonne encadrée de verdure dans les avenues-promenades de Breteuil et de l'Observatoire, à Paris », issue selon elle du modèle très concret du Riverside Drive à Manhattan et de l'Ocean Parkway à Brooklyn, conçus dans les deux cas par Olmsted et Vaux ; voir D. Imbert, « L'Amérique de "Grandes villes et systèmes de parcs" », Jean Claude Nicolas Forestier, *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/ Norma, 1997, p. 99-117.

³⁷ Le mémoire sur Buenos Aires est publié dans l'édition de 1997 de J.C.N. Forestier, *Grandes Villes...*, *op. cit.*, p. 221-359.

systèmes de parcs dans les villes nord-américaines³⁸. Trois grandes planches (sur cinq) y représentent les parcs et leur système à Manhattan, à Brooklyn et au Bronx.

Forestier a également eu accès, grâce à l'ingénieur en chef de New York, Nelson P. Lewis (nous y reviendrons plus loin), au *Report of the Chief Engineer of the Board of Estimate and Apportionment of the City of New York*, document municipal qui récapitule annuellement les activités et les dépenses en terme d'aménagement d'espace public, d'acquisition et d'ouverture de voies et d'espaces verts ainsi que de triangulation du territoire et de cartographie. Il est bien possible que Forestier ait également été en possession de la conférence intitulée « Park Engineering in the Boroughs of Manhattan », donnée par ce même ingénieur en chef et publiée, accompagnée de vues et de cartes, dans l'un des comptes-rendus annuels des ingénieurs municipaux de la ville de New York³⁹.

Auparavant, Forestier a également utilisé les documents d'information que la ville de New York a présentés à l'Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Au sein de la section des États-Unis de la classe 29 « Modèles, plans et dessins de travaux publics » du Palais du Génie civil et des Moyens de transports, le technicien de la ville de Paris et l'ensemble du public parisien n'ont pas manqué de remarquer l'immense plan coloré de 8,23 m × 9,45 m que la ville de New York avait fait réaliser spécialement et pour lequel elle s'était vue décerner un Grand Prix. Les rapporteurs du jury, Fernand de Dartein et Auguste Choisy, évoquaient ce plan en des termes suivants :

« Le vaste plan, fait à la main, de la ville de New York et de ses alentours, qui figurait dans la section des États-Unis, faisait bien paraître l'immense développement actuel et futur de cette ville, de son port et de ses voies de communication. Au fur et à mesure que la ville s'accroît, de nouveaux quartiers sont lotis à l'avance sur de grandes étendues. »⁴⁰

38 H. Kayser, « Nordamerikanische Parkanlagen », *Der Städtebau*, [octobre ?] 1905, p. 113-123.

39 Nelson P. Lewis, « Park Engineering in the Boroughs of Manhattan and the Bronx », conférence donnée le 22 avril 1903 et publiée dans *The Municipal Engineers of The City of New York, Proceedings for 1903*, New York, Municipal Engineers, 1904, p. 7-21.

40 Fernand de Dartein, Auguste Choisy, *Ministère du Commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes. Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Rapports du jury international. Groupe VI Génie civil, Moyens de transport. Classe 29: modèles, plans et dessins de travaux publics*, Paris, Imprimerie nationale, 1901, p. 354.

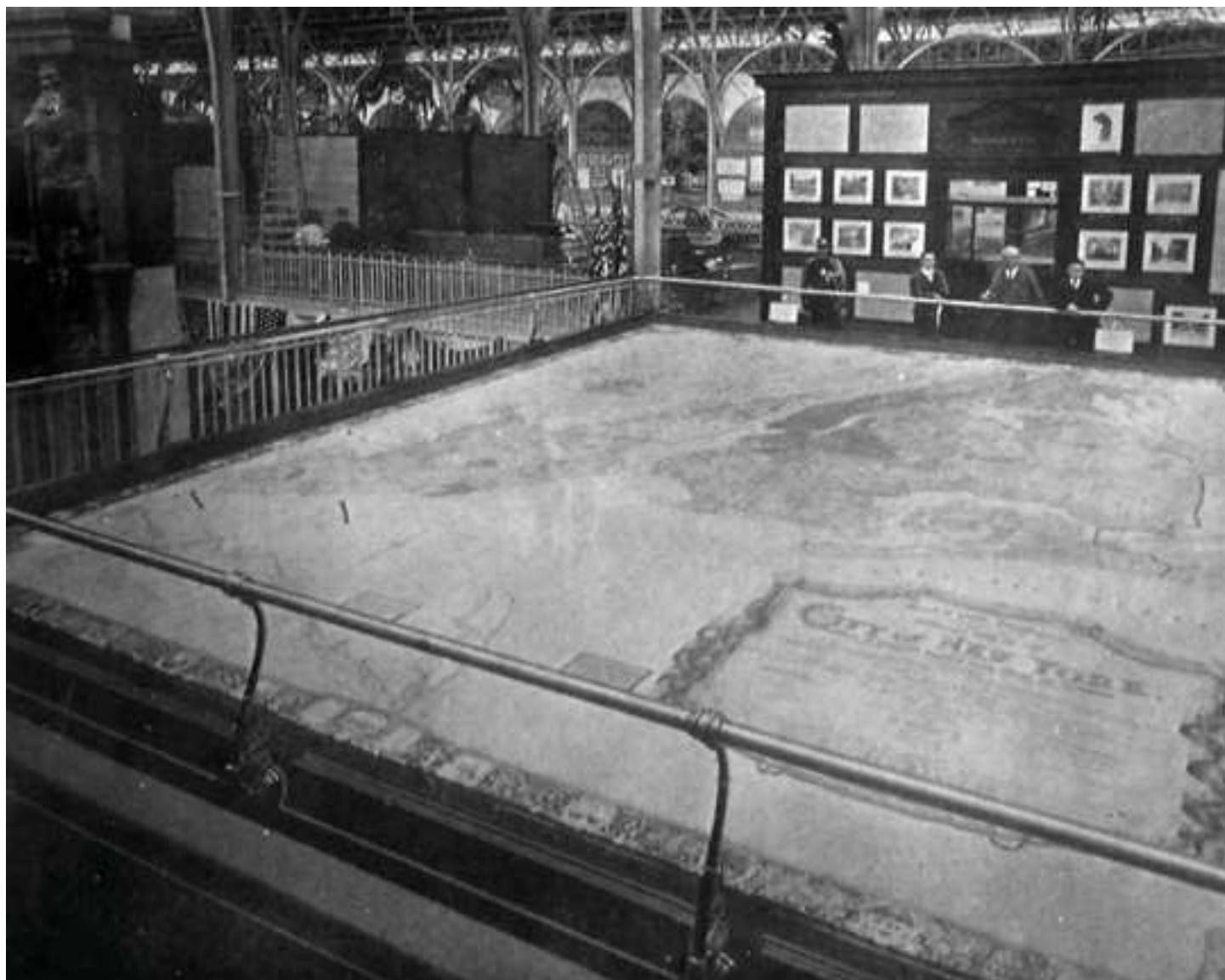


Figure 8 : *Plan général de la Ville de New York exposé à l'exposition universelle de Paris en 1900, Board of Public Improvements of the City of New York, Exhibition of the map of the City of New York. Paris exposition, 1900. Report of Chief Engineer, New York, Martin B. Brown, 1901, p. 27.*

Ce grand plan général de New York, réalisé à l'échelle de 1 pouce par 600 pieds (1/7 200^e) et complété par d'autres cartes plus détaillées de Manhattan et du Bronx, ne le renseignait donc pas seulement sur les *parkways* et systèmes de parcs mais aussi - ce qui est plus important encore dans le cadre de la problématique du rapport parisien de 1913 - sur la capacité de cette grande ville américaine à anticiper et à organiser son expansion.

New York dans le rapport de la commission d'extension de Paris

Au-delà de ce que la connaissance de New York a pu apporter à Paris en tant qu'exemple d'expansion organisée – sinon globalement, du moins quartier par quartier – d'une métropole mondiale, les éléments apportés jusqu'ici permettent de confirmer l'hypothèse, exposée en introduction, que l'ensemble de la séquence de « grandes promenades » figurant dans *l'Avant-projet d'un plan d'extension de Paris* du rapport de 1913 a manifestement été déduit des systèmes de parcs américains, et notamment new-yorkais⁴¹. En effet, la séquence de « grandes promenades » – terme général de la légende de la carte, donné indistinctement aux parcs et aux voies –, allant du bois de Vincennes vers le milieu de l'île Saint-Denis, est constitué de grands parcs, prévus en taille quasi-équivalente à celle du bois de Vincennes et proposés autour des forts de l'Est parisien, reliés entre eux par des « promenades continues ».

Deux raisons principales expliquent pourquoi le système de parcs proposé pour l'est et le nord du Grand Paris est plus proche de ceux de New York que de ceux de Boston ou de Chicago. D'abord, la limite des parcs est clairement définie, à l'instar de ceux du Bronx, de Brooklyn et de Staten Island. L'automobiliste peut se déplacer sur une voie plantée à profil constant – ce qui n'est pas le cas à Chicago – et traversant soit un environnement urbain, soit un parc – ce qui n'était pas le cas à Boston avec son parc continue à emprise variée qui peut suggérer que l'on ne quitte jamais le parc⁴². La géométrie irrégulière et apparemment pragmatique dessinée par les « promenades continues » parisiennes est également proche de celle des *parkways* new-yorkais. Dans ces deux cas, on cherche néanmoins à préserver un lien le plus direct possible entre les parcs, ce qui tranche avec le système de Chicago zigzaguant entre les voies perpendiculaires du damier de rues⁴³.

La dette du *Rapport* de 1913 envers New York concerne également son objet central, à savoir le Paris *intramuros*. Une illustration, intitulée *Essai d'une répartition de nouveaux jardins publics à l'intérieur de Paris*, dans les planches annexées au *Rapport*, y présente des petits parcs ou des jardins⁴⁴.

41 Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, *Planches...*, *op. cit.*, pl. 8.

42 Pour Boston, voir H. Kayser, « Nordamerikanische... », *op. cit.*, pl. 68.

43 *Ibidem*, pl. 72.

44 Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, *Planches...*, *op. cit.*, pl. 15.

La planche sur Manhattan que *Der Städtebau* avait publiée en 1905 sur les parcs nord-américains illustre déjà ce principe : en plus de Central Park, elle montrait un certain nombre de petits parcs et des surfaces en cours d'acquisition⁴⁵. À New York, ce principe d'aération de la ville par des petits parcs avait fait l'objet de débat et de proposition depuis les années 1880.⁴⁶

Retournement de regard

Revenons cependant brièvement à Forestier. En plus d'avoir inclus des villes américaines dans sa quête de référence pour Paris, il réalise une autre nouveauté en citant, non pas des experts français mais des Américains. Il présente ce que disent « certains Américains » – restés anonymes – pour étayer son propre propos, notamment le fait que Paris est une « finished city », une « ville finie », à la fois trop parfaite et vouée au déclin, et l'idée qui en découle : « pour vivre, il fa[ut] se développer »⁴⁷. Il cite Nelson P. Lewis, l'ingénieur en chef new-yorkais nommé précédemment, dont « le rapport déclarait que les *Parkways* ont été appréciées et considérées comme d'un inestimable avantage »⁴⁸.

Nelson P. Lewis, un New-Yorkais parisien

Lewis est un personnage clef de l'aménagement urbain de New York. Il a occupé son poste d'ingénieur en chef pendant dix-huit ans, de 1902 à 1920, et devient en 1921 directeur du Physical Survey du nouveau Regional Plan of New York and Its Environs. Par l'utilisation qu'il fait de Paris pour New York et par sa participation, de 1903 à 1907, au plus grand projet urbain new-yorkais jamais conçu à cette date, il s'inscrit dans l'univers des circulations des idées de part et d'autre de l'Atlantique.

45 H. Kayser, « Nordamerikanische... », *op. cit.*, pl. 67.

46 Voir à titre d'exemple deux articles de presse de cette époque : « Sites for Small Parks », *The New York Times*, 9 octobre 1887, et « Ventilation in Cities », *The New York Times*, 13 septembre 1889.

47 Jean Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes...*, *op. cit.*, [1906], p. 49.

48 *Ibidem*, p. 29. Forestier utilisait le mot « Parkway » comme nom féminin. La citation faite par Forestier correspond à une traduction non littérale mais suffisamment proche d'un passage qui se trouve dans Nelson P. Lewis, *Report of the Chief Engineer of the Board of Estimate and Apportionment of the City of New York for the Year 1905*, New York, Martin B. Brown Press, 1906, p. 32. Indiquons aussi que Forestier réutilisera cette même citation en 1924 encore dans le mémoire accompagnant son projet pour Buenos Aires.

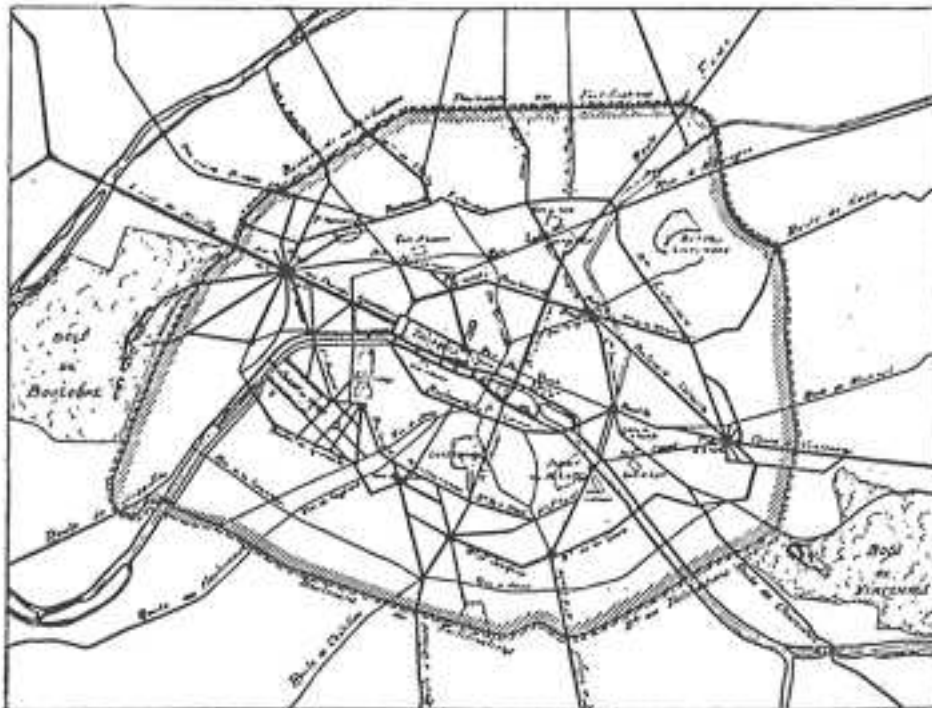


FIG. 1.—PLAN SHOWING TRAFFIC CIRCULATION OF PARIS.

This diagram shows the admirable system of radial and circumferential streets with several well-defined focal points. Reproduced from "Town Planning," by H. Inigo Triggs.

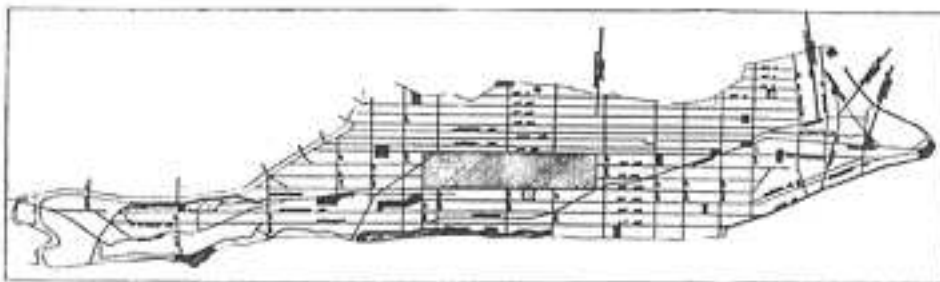


FIG. 2.—PLAN SHOWING THE MAIN TRAFFIC STREETS OF THE BOROUGH OF MANHATTAN, CITY OF NEW YORK.

Shaded areas indicate parks.

This plan shows the serious lack of diagonal thoroughfares, which it was practically impossible to secure owing to the peculiar shape and the restricted area of Manhattan Island. Such a plan is necessarily deficient in proper sites for public buildings.

Figure 9: *Juxtaposition des voies principales de Paris et de Manhattan*, Nelson P. Lewis, « *The City Plan and What it Means* », *The Municipal Engineers of The City of New York*, Proceedings for 1911, *New York, Municipal Engineers*, 1912, pl. 57.

L'utilisation que Lewis fait de Paris, apparaît explicitement en 1911 dans la conférence qu'il donne aux ingénieurs municipaux de New York. À cette occasion, il montre une planche comparant les deux plans de Paris et du borough de Manhattan et note sous le plan de Manhattan dans la publication qui en est faite :

« 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. »⁴⁹

Le plan parisien de voies radiales, circulaires et diagonales, et la possibilité de mettre en scène des édifices publics sur des terrains centraux et bien exposés, constituent des références pour les New-Yorkais depuis les années 1890, comme l'atteste par exemple le grand article « Paris. The Typical Modern City » publié en 1891 dans la revue *The Century Magazine*⁵⁰. Finalement, en 1907, ce regard envieux que les élites culturelles new-yorkaises posent depuis le Second Empire sur Paris, aboutit à la publication d'un grand projet, celui de la New York City Improvement Commission, instance que le correspondant de la revue française *L'Architecture* appelle alors « une sorte de baron Haussmann à [quatorze] têtes »⁵¹. Instaurée en 1904 par George B. McClellan (1865-1940), élu nouveau maire de New York, cette commission compte parmi ses membres l'ingénieur Lewis, membre du comité de conseil et secrétaire de la commission, et l'architecte Whitney Warren (1864-1943), ancien étudiant de l'École de Beaux-arts de Paris et futur correspondant étranger de l'Académie des Beaux-Arts.

Paris dans le rapport de la New York City Improvement Commission

Le rapport de la commission new-yorkaise est un mélange de considérations, sur la circulation et la connexion entre lieux centraux et entre quartiers⁵², et sur les opportunités d'embellissement, sans négliger la nécessité de compléter les systèmes de parcs déjà existants dans les quartiers plus lointains et les liaisons entre eux par des *parkways*. Comme le montrent les deux premières planches du projet, le plan d'en-

49 Nelson P. Lewis, « The City Plan and What it Means », conférence donnée le 27 septembre 1911 et publiée dans *The Municipal Engineers of The City of New York, Proceedings for 1911*, New York, Municipal Engineers, 1912, pl. 57.

50 Albert Shaw, « Paris. The Typical Modern City », *The Century Magazine*, juillet 1891, p. 449-467.

51 Paul Nelson, « 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, p. 77-82.

52 *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, pl. 1.

semble et une vue à vol d'oiseau prise dans l'axe de Manhattan⁵³, les propositions se concentrent sur les parties déjà urbanisées et congestionnées de la ville. Celle-ci doit devenir « homogène », « uniforme », « harmonieuse » et « conforme », du style des constructions privées et publiques aux plaques de rues et aux numéros d'immeubles ; il faut ouvrir des voies en centre-ville, contrôler les hauteurs des bâtiments etc. L'Improvement Commission de 1907 aspire à des qualités déjà bien présentes et, surtout, admirées à Paris. Pour autant, il n'est pas plus explicite sur le rôle de Paris – à l'exception de l'idée de *city architect* – que le *Rapport* de 1913 ne l'est concernant New York.

En revanche, la presse new-yorkaise l'est plus. L'article « Planning Great Boulevards for New York City »⁵⁴ du *New York Times* indique que « les boulevards de Paris donnèrent l'idée » à la commission, ce qui, au vu du titre, n'est guère surprenant puisque les « grands boulevards » parisiens, tant admirés par les New-Yorkais pour leur animation, leur cosmopolitisme, leur végétation ou encore leur mobilier, étaient nommés « Great Boulevards » par eux. La référence parisienne apparaît clairement dans les plans de la place de l'Étoile et de Brooklyn Plaza, publiée en vis-à-vis début 1908 dans *The Architectural Record*⁵⁵. Brooklyn Plaza (aujourd'hui Grand Army Plaza), située à l'entrée de Prospect Park et équipée d'un arc de triomphe, est censée jouer le même rôle que la place de l'Étoile : terminer de manière monumentale un axe important, et fonctionner également comme une porte d'entrée à un grand espace vert. La commission new-yorkaise propose, de plus, à l'instar de la place de la Concorde, une grande place-carrefour intermédiaire (nommée alors Bridge Plaza, restée non réalisée), occupée en son centre par ce qui ressemblait fortement à un obélisque – ou à la colonne de juillet, de la place de la Bastille⁵⁶. D'autres propositions visibles en plan (et en vue perspective pour certaines), vont dans le même sens : la voie d'accès au pont de Blackwell's Island, décorée par des colonnes et bordée d'arbres taillés abritant des promenades⁵⁷, l'aménagement déjà en cours des abords du Manhattan Bridge autour d'une quasi réplique de la porte Saint-Denis, trahissant là un parisianisme littéral⁵⁸.

53 *Ibidem*, pl. 2.

54 « Planning Great Boulevards for New York City », *The New York Times*, 9 août 1908, p. SM1.

55 H. W. Frohne, « Brooklyn Plaza and Central Library », *The Architectural Record*, février 1908, p. 97-110.

56 *The Report of the New York City Improvement Commission...*, *op. cit.*, pl. 22.

57 *Ibidem*, pl. 15, 18.

58 *New Approach to Manhattan Bridge*, New York, carte postale, New York, Success Postal Card Co. Publishers, s.d. [c. 1907].



Figure 10: *Plan général du projet de la New York City Improvement Commission, 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, pl. I.*

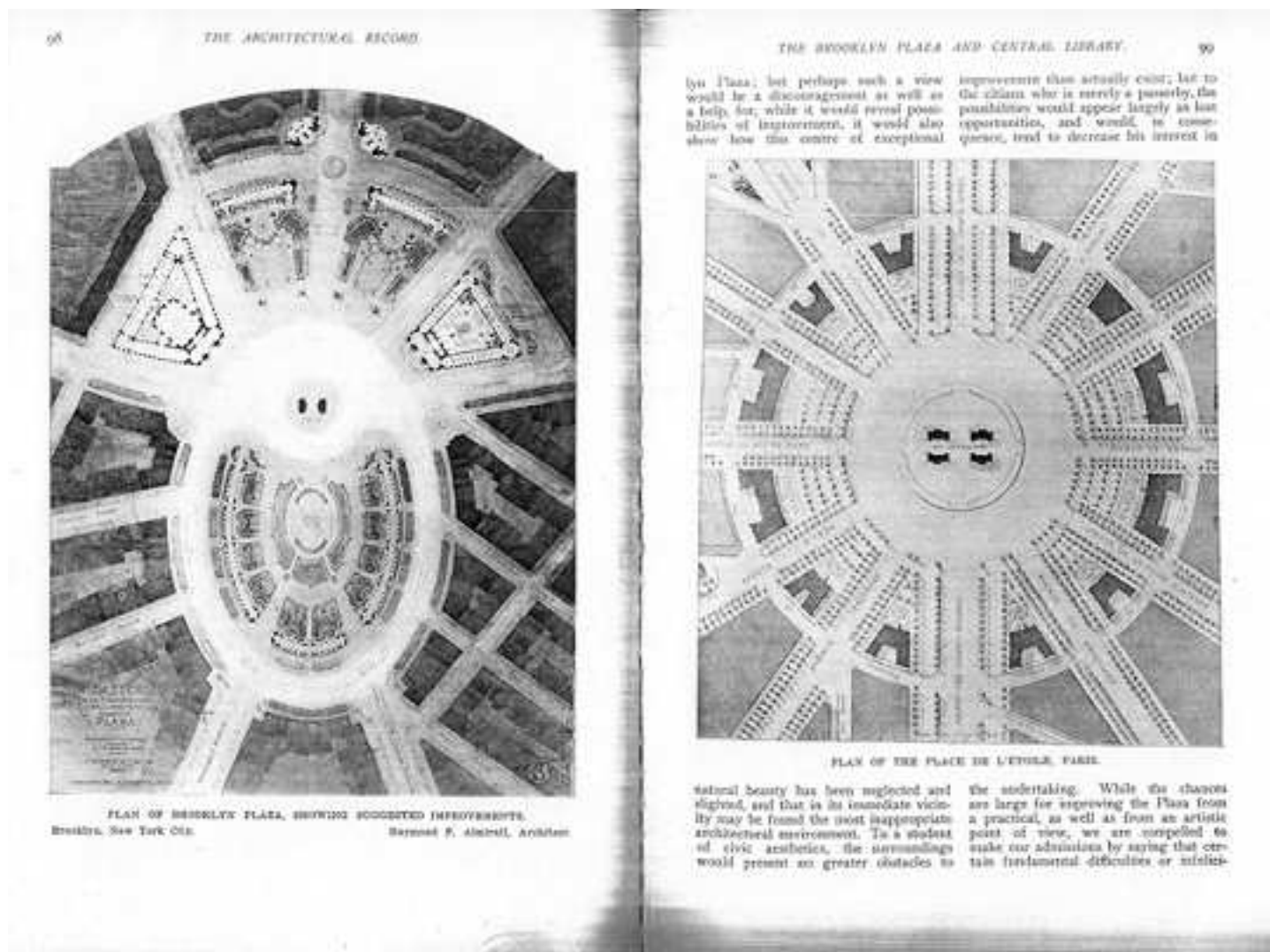


Figure 11 : Juxtaposition du projet pour la Brooklyn Plaza et de la place de l'Étoile à Paris, H. W. Frohne, « Brooklyn Plaza and Central Library », The Architectural Record, février 1908, p. 98-99.

New York 1907 & Paris 1913 : proximités et rivalités

Le rapport de l'Improvement Commission présente avec le *Rapport* parisien des similitudes y compris par les thématiques dont l'absence est flagrante dans les deux cas comme le logement. Les propositions d'aménagement de places et de portes autour d'axes importants du rapport new-yorkais rappellent assez facilement celles des *Planches annexes* du *Rapport* parisien à propos des portes de Vincennes et de Maillot⁵⁹. Voici quelques lignes qui leur y étaient réservées :

⁵⁹ Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, *Planches...*, *op. cit.*, pl. 24, 24 bis.



Figure 12: *Vue à vol d'oiseau de la Bridge Plaza proposée pour Brooklyn vers le bas de Manhattan, 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, pl. XXII.*

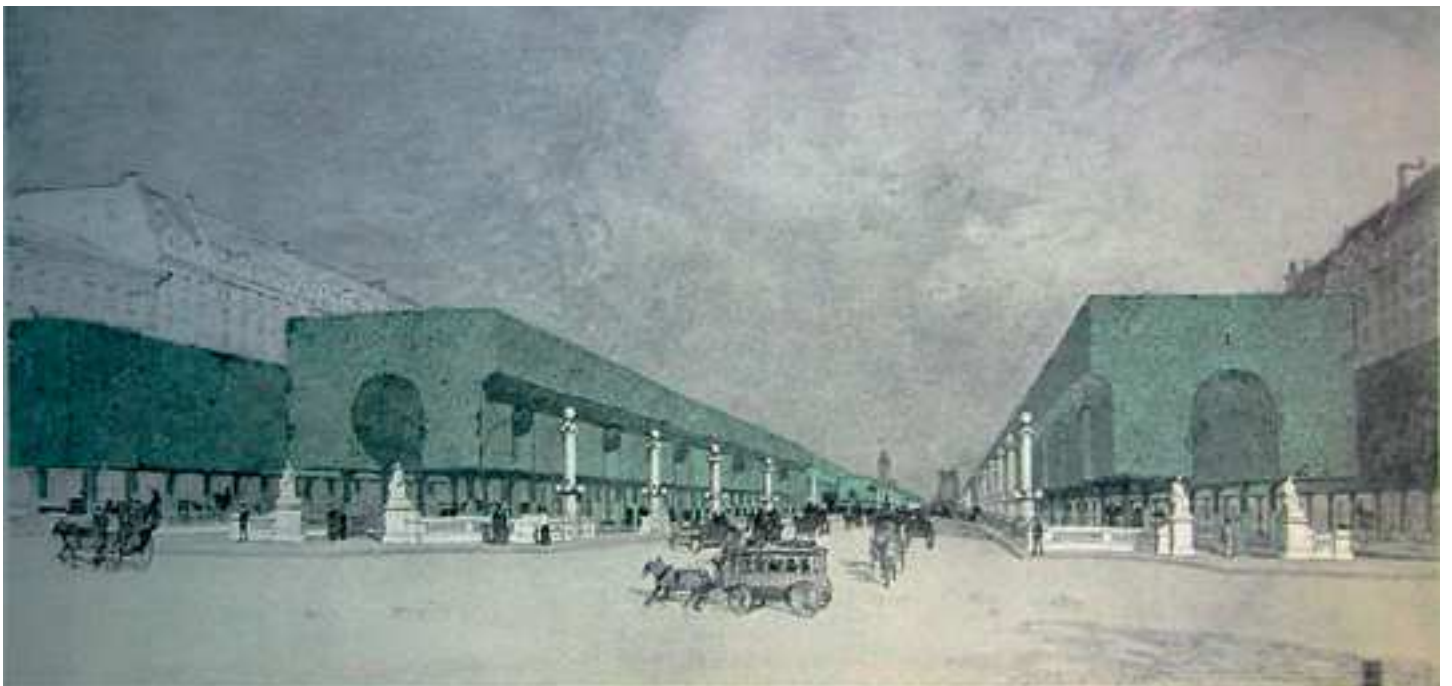


Figure 13: *Vue de la voie proposée entre Central Park et le Blackwell's Island Bridge, The Report of the New York City Improvement Commission To the Honorable George B. McClellan, Mayor of The City of New York, and to the Honorable Board of Aldermen of The City of New York, New York, 1907, pl. XIV.*



Figure 14 : Vue à vol d'oiseau du projet d'entrée du Manhattan Bridge, New Approach to Manhattan Bridge, New York, carte postale, New York, Success Postal Card Co. Publishers, s.d. [c. 1910].

« Jamais pareille occasion peut-être ne sera présentée de faire large et de faire beau. [...] On a la faculté de tracer sur le terrain des fortifications des entrées triomphales, des portes grandioses, qui, dès l'abord, annonceront la cité universelle, la capitale du monde artistique. [...] Il sera possible ainsi, sans qu'on soit taxé d'utopie, de s'inspirer de l'idéal des architectes français du dix-huitième siècle, de continuer cette tradition respectable qui a fait de Paris la plus belle cité du monde. »⁶⁰

Cet extrait peut tout aussi bien s'appliquer aux places et entrées de ville new-yorkaises. New York tente avec son projet « d'amélioration » de changer son image pour pouvoir rivaliser avec Paris, tandis qu'il s'agit pour Paris de maintenir son rang de « cité universelle » à travers ces aménagements. Si cette ambition ne figure pas dans le *Rapport* de la commission d'extension de Paris ou dans la grande presse, elle est bien

⁶⁰ *Ibid.*, *Considérations techniques...*, *op. cit.*, p. 97-98.

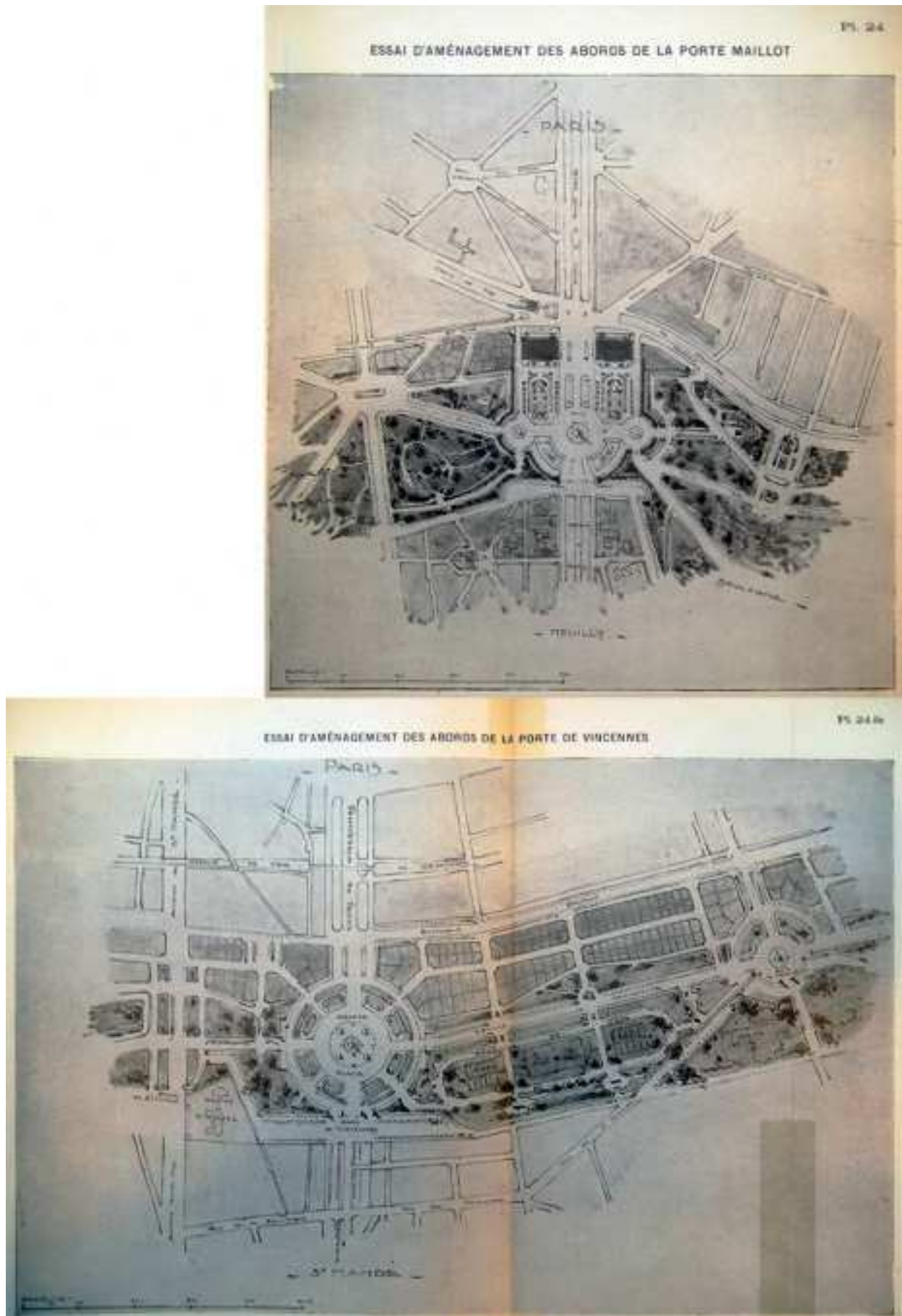


Figure 15: *Plans des aménagements proposés pour les portes Maillot et de Vincennes, Préfecture du département de la Seine, Commission d'extension de Paris, Planches annexes, Paris, Imprimerie Chaix, 1913, pl. 24 et 24 bis.*

présente dans les mots de Marcel Delanney, préfet de la Seine. Une trace en existe dans le *New York Times* dont l'article, publié seulement quatre jours après la présentation du *Rapport* à Paris, commence avec les lignes suivantes :

« Le projet de Marcel Delanney, préfet de la Seine, intitulé "Le Grand Paris", [est] conçu pour permettre à la Ville lumière de raver à New York la deuxième place parmi les plus grandes villes du monde [...] »⁶¹

Si cette phrase lapidaire – mais lourde de sens – peut expliquer l'absence de la référence new-yorkaise dans le *Rapport* parisien de 1913, elle nous sert surtout à souligner les non-dits. Alors que le rapport de la commission d'extension de Paris indique la nécessité de participer à l'émulation entre grandes villes, il ne dévoile rien de l'ensemble de ses ambitions. Ainsi est effacé un pan de la relation transatlantique. En nous éloignant du discours officiel du *Rapport*, nous avons tenté de montrer que cette relation se manifeste pourtant de multiples façons, de la connaissance à la référence, en passant par le rejet. New York est en effet une ville dont Hénard ne peut pas se passer, que Rey dénonce en toute connaissance de son pouvoir d'attraction exercé sur bien d'autres Français, et dont Vacherot et Forestier se servent explicitement, dans des domaines qu'ils abordent à la commission parisienne de 1913. Ainsi c'est la complexité des transferts culturels qu'il convient ici d'évoquer. Reste à espérer que cet élargissement du cadre géographique, entrepris ici concernant les réflexions balbutiantes sur le Grand Paris, permettra de prendre conscience du fait que l'histoire urbaine de Paris s'inscrit bien dans un contexte mondialisé de relations inter-urbaines.

61 « Would Make Paris as Big as New York », *The New York Times*, 2 novembre 1913, p. C4.