



HAL
open science

L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss. New York, 1916-1962

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss. New York, 1916-1962. Marnes, documents d'architecture, 2016, 4, pp.191-237. hal-01403751

HAL Id: hal-01403751

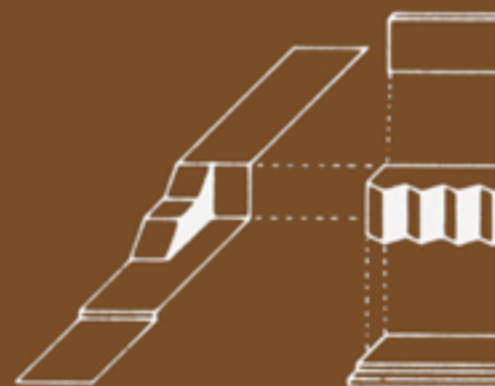
<https://enpc.hal.science/hal-01403751v1>

Submitted on 6 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

marnes



A Au centre du tableau :

Dennis Meadows

SÉBASTIEN MAROT

Préparer les villes à l'après-pétrole

DENNIS MEADOWS

B Côté campagne

REM KOOLHAAS/AMO

Le meilleur des mondes

REM KOOLHAAS/AMO

C La place des Vosges est un grand ensemble

JEAN TARICAT

Les grands ensembles

MAURICE ROTIVAL

D L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss

NATHALIE ROSEAU

E Bâtiments hybrides

JOSEPH FENTON

Les apories de l'hybride

ÉRIC ALONZO

Murs de soutènement

JÜRIG CONZETT

F Caruso St John : l'ornement, vecteur d'une continuité culturelle ?

LAURENT KOETZ

ET ESTELLE THIBAUT

Observations glanées...

OWEN JONES

G Aphorismes sur la construction de maisons

OSWALD MATHIAS UNGERS

H Hearthbreaking

SÉBASTIEN MAROT

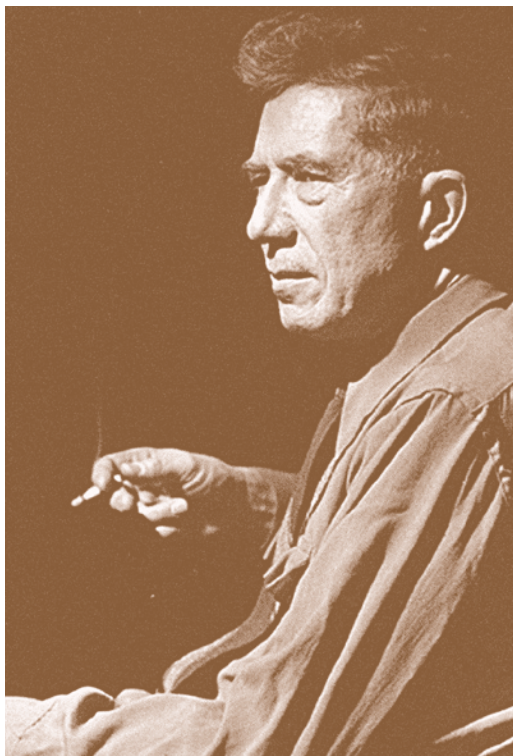
D

**L'imaginaire métropolitain
de Hugh Ferriss**

New York, 1916-1962

NATHALIE ROSEAU

191



Hugh Ferriss, 1943.

L'imaginaire métropolitain de Hugh Ferriss

New York, 1916-1962

NATHALIE ROSEAU

À quoi ressemble le bâti ? Cela dépend considérablement de la hauteur de votre point de vue [...].

Du point de vue le plus bas, celui du piéton marchant dans la rue, vous voyez des fragments d'immeubles resserrés – une façade commerciale, l'entrée d'un hall.

Vous êtes dans le monde du détail architectural. Mais supposez que vous observiez les choses depuis un hélicoptère, volant lentement et à basse altitude, disons à 250 pieds.

Vous êtes ici dans le monde des masses architecturales.

Lors de la conception du siège des Nations unies, nous avons étudié à un moment la situation depuis un tel point de vue : elle nous a aidés à apprécier les masses et leurs formes.

Les vues d'hélicoptère sont précieuses pour représenter.

Et pour projeter.

191

Maintenant, supposez que vous vous trouviez à bord d'un avion, volant à basse altitude, disons à 1 200 pieds. Vous voyez encore nettement les bâtiments, mais ce qui apparaît plus clairement, c'est leur intégration dans l'environnement immédiat, avec le système viaire, les routes, les voies d'eau, les trames vertes, etc.

Vous êtes entrés dans le monde de l'aménagement du territoire et des quartiers d'habitation.

Un jour, un survol en avion de loisir à basse altitude, à l'aplomb de la côte sud du Connecticut, fut une révélation en terme de paysage.

Lorsque l'avion vole plus vite et plus haut, vous entrez à plus de 5 000 pieds d'altitude dans un monde encore différent, et bien que vous ayez embarqué au sol comme architecte, vous avez maintenant l'impression d'être un urbaniste.

À plus de 5 miles, vous vous transformez en planificateur régional ! Juste au-dessous de vous se déploie la région en entier, et vous ne pouvez vous empêcher de la dessiner ou de la redessiner.

Essayez un jour d'esquisser une série de croquis à main levée en couleur, et vous verrez combien les choses changent et se simplifient au fur et à mesure que vous vous élevez. Il m'est arrivé de ne plus distinguer, vu d'en haut, que trois tons : bleu ardoise pour la mer et les flots, vert pré pour les terres cultivées, bleu vert pour les forêts. Et puis des fils éclairés gris montrant les autoroutes (qui restaient visibles pendant un temps surprenant). Quant à l'architecture : seulement des petits points, minuscules.

Du braille imprimé sur une large page verte de Nature. Si légèrement imprimé ! – et bientôt, dans cette ascension, il disparaîtrait entièrement [...].

Parlez aujourd'hui de « formes monumentales » et vous serez sans doute incompris : ils pensent que vous parlez forcément de maçonnerie – quelque chose de lourd et pesant. Alors devrions-nous parler de formes mémorables ? Expressives ?

Il y eut des temples, des cathédrales, dont on se souvenait avec admiration, pas seulement parce qu'ils étaient lourds et pesants, mais surtout parce qu'ils étaient expressifs. Il peut y avoir des bâtiments de métal, de verre, de plastique, des bâtiments qui ne seraient en aucun cas pesants et lourds, des bâtiments translucides ou transparents, qui seraient à la fois mémorables et expressifs.

Les matières changent, les apparences changent, les styles changent, et les architectes peuvent encore atteindre l'expressif et le mémorable.

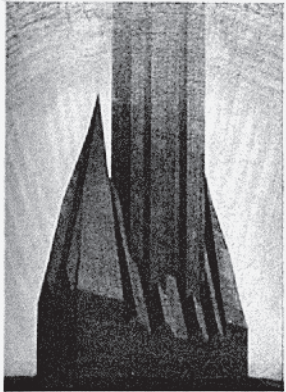
Hugh Ferriss, *Random Thoughts*, fin des années 1940.¹

En 1916, la municipalité du Greater New York édicte sa première Zoning Law². Face à l'hystérie immobilière qui règne à Manhattan, la nouvelle loi est destinée à rationaliser la course aux hauteurs et l'hyperdensification, en évitant que les édifices ne privent d'air et de lumière les constructions adjacentes. À partir d'une hauteur fixe, l'immeuble devra avoir un retrait au fur et à mesure de son élévation. Progressivement les architectes matérialisent la loi en imaginant les formes architecturales à même d'incarner ces règles. Naît le système à redans dont les variations marqueront durablement le paysage new-yorkais. La loi ne bride pas le marché de la construction. Bien au contraire, en la réglementant, elle stimule la réflexion architecturale et l'inventivité urbaine. Théorisé par

Rem Koolhaas dans *New York délire*³, le manhattanisme s'invente, porté par des figures majeures de la scène architecturale new-yorkaise, au rang desquelles on trouve Harvey Wiley Corbett, Raymond Hood et Hugh Ferriss, perspectiviste qui officie pour les plus grandes agences d'architecture de la ville.

Visuelle et textuelle, l'œuvre de Ferriss est foisonnante. Elle préfigure le tournant métropolitain dont fait l'objet la cité new-yorkaise, de la mutation de Manhattan au déploiement de la *suburbia* à l'échelle des deux États qui composent l'aire métropolitaine, en passant par les réalisations massives des infrastructures – ouvrages d'art, *parkways*, aéroports – qui feront la fierté de la Port of New York Authority⁴. En *représentant* la métropole en devenir, dans ses productions libres comme dans les projets auxquels il apporte son concours, Ferriss cristallise et extrapole, projette et transforme. Témoin et acteur, il contribue à l'édification du paysage à la fois imaginaire et réel de la ville. Jusqu'à sa mort en 1962, la trajectoire de Ferriss travaille un certain nombre d'énoncés qui marqueront la construction de la métropole et les changements d'échelle qui la façonnent. L'agrandissement de la cité, la controverse entre métropole et région, l'aménagement de la périphérie ou le statut architectural et urbain de l'infrastructure : autant de questions qui traversent l'œuvre de Ferriss et résonnent avec acuité aux oreilles des métropoles contemporaines.

- 1 Archives Hugh Ferriss, boîte 7, dossier 2, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York.
- 2 Le Greater New York est créé par la loi d'annexion votée en 1898, qui scelle la fusion de Manhattan et Brooklyn. À ces deux *boroughs* sont annexés ceux du Queens, du Bronx et de Staten Island, l'ensemble formant le périmètre de la nouvelle municipalité de New York. Conçue par George B. Ford et Robert Whitton, la Zoning Law est approuvée en 1916 par le New York City Board of Estimates and Appointment ; elle élabore un zoning pour Manhattan. Plus que les prescriptions du zoning, c'est la règle géométrique de hauteur des immeubles par rapport aux dimensions des voies qui attirera l'imagination des architectes au tournant des années 1920. Les immeubles de l'Empire State Building, du Chrysler Building mais aussi l'ensemble du Rockefeller Center en seront des incarnations. Voir Carol Willis, « Zoning and Zeitgeist, The Skyscraper City in the 1920s », *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 45, 1986, pp. 47-60.
- 3 Rem Koolhaas, *New York délire. Un manifeste rétroactif pour Manhattan* [1978], Marseille, Parenthèses, 2002.
- 4 La Port of New York Authority, agence gouvernementale placée sous l'autorité des deux États de New York et du New Jersey, est créée en 1921 pour les besoins du développement du port de New York.



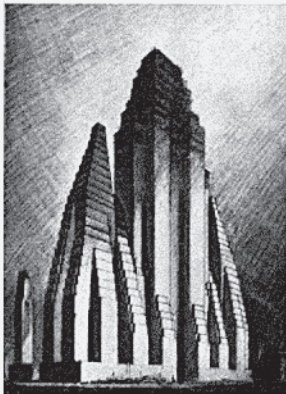
I. THE ENVELOPE AS DEFINED BY LAW.

Assumed a city block 200 x 800 feet. The number and position (but not the volume) of the corners, likewise the shape and position (but not the area) of the tower, are optional with the designer. Otherwise this perspective is simply a pictorial representation of the maximum mass allowed by the present laws.



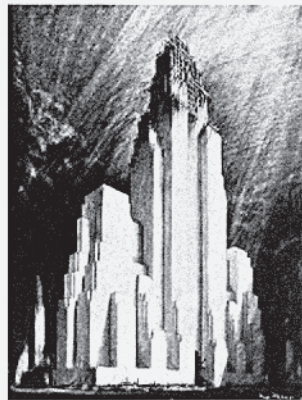
II. THE ENVELOPE MODIFIED BY A PLAN.

Its appearance after having assumed a plan, and having passed this downward through the original envelope.



III. THE MODIFIED ENVELOPE FILLED WITH RECTILINEAR FORMS.

Its appearance after having substituted for the slanting planes, setbacks occurring at every second floor, tentative limitation being placed upon the tower.



IV. THE MASS MODIFIED BY THE STEEL CONSTRUCTION.

Its appearance after conforming the setbacks to the steel grillage and trussing the pinnacles to the highest floor level, which contains a practicable area. The mass is now ready for architectural articulation.

Hugh Ferriss, «Evolution of a City Building Under the Zoning Law», *The New York Times*, 19 mars 1922.

Une figure de la scène new-yorkaise

Né en 1889 à Saint Louis, Hugh Ferriss se forme comme architecte à l'université de Washington. Très tôt il décide de se consacrer entièrement au dessin plutôt qu'à l'acte de construire. Arrivé à Manhattan en 1912, il met ses talents de perspectiviste au service de Cass Gilbert, concepteur du Woolworth Building, alors le plus haut immeuble en construction. Sa volonté d'embrasser pleinement l'art de la perspective le conduit à se mettre à son compte dès 1915, date à laquelle il crée son propre studio. Un événement urbain capital – l'adoption en 1916 de la Zoning Law – et une rencontre décisive – celle de Corbett, auteur du très remarqué Bush Terminal Sales Building (1917), gratte-ciel de trente étages réalisé à proximité de Times Square – lancent sa carrière dans l'arène new-yorkaise⁵.

Corbett et Ferriss s'associent pour étudier les incidences architecturales de la loi. Ils publient en 1922 dans le *New York Times*, les *Four Drawings of the Evolution of the Set-Back Building*, plus communément appelés les *Four-Stage Drawings*⁶. Déployant une vision en quatre temps, leurs propositions esquissent les formes architecturales des futurs gratte-ciel s'inscrivant dans l'épure de la Zoning Law. Les limites légales de la *Zoning Envelope* sont d'abord figurées en un volume dessiné comme un bloc d'argile qui est ensuite modelé pour donner naissance à un immeuble viable. Les visions de Ferriss sont saluées par les critiques et les architectes, à l'instar de John Mead qui déclare que «la matière s'est cristallisée quand Hugh Ferriss a fait ces quatre dessins de "l'enveloppe de zone" pour un bloc urbain⁷.» Car loin d'être contraint, l'espace ouvert par la règle d'urbanisme offre de nouvelles perspectives, comme le proclame Ferriss : «Nous ne voyons pas ici la nouvelle architecture d'une ville, nous voyons la nouvelle architecture d'une civilisation⁸.»

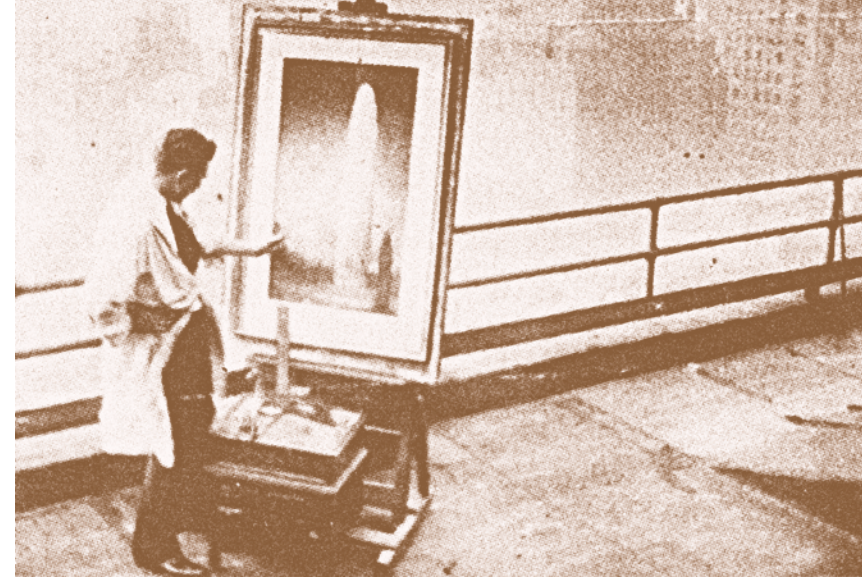
195

- Nous nous appuyons en particulier sur deux essais consacrés à la trajectoire professionnelle de Hugh Ferriss : l'essai de Carol Willis, «Le dessein de Metropolis», in Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, Paris, Centre Georges-Pompidou, coll. «Monographie», 1987, pp. 152-183 ; ainsi que l'introduction de Jean Ferriss Leich à son ouvrage *Architectural Visions: The Drawings of Hugh Ferriss*, New York, Whitney Library of Design, 1986, pp. 16-33.
- Hugh Ferriss, «The New Architecture, Evolution of a City Building Under the Zoning Law», *The New York Times*, 19 mars 1922, pp. 54-55. Harvey W. Corbett, «High Buildings on Narrow Streets», *The American Architect*, 8 juin 1921, pp. 603-619. À propos des *Four-stage Drawings*, voir Nadia Amoroso, *The Exposed City: Mapping the Urban Invisibles*, Londres/New York, Routledge, 2010, pp. 3-40.
- John Mead Howells, «The Verticality of the Skyscrapers», *The American Architect*, n° 134, 20 décembre 1928, p. 727.

Corbett fait écho à son optimisme : « Un nouveau genre de ville est en train de germer avec ses innombrables flèches, tours et dômes en retrait de la ligne de corniche. Ils produiront une vision fascinante⁹. » Alors que le marché de la construction connaît une croissance fulgurante¹⁰, le pouvoir conféré par la législation de remodeler la ville remet en selle les architectes. Ferriss s'engouffre dans la brèche, observant et façonnant tel un sculpteur « la ville en fusion ». Au-delà des immeubles qu'il met en perspective, c'est à la structure urbaine dans son ensemble qu'il s'adresse, réinterrogeant la taille du block, les contours de la voie, les fonctions du quartier, le plan de la ville, l'horizon de sa périphérie.

Pour exercer son art, Ferriss s'installe en 1923 dans un atelier situé sur le toit de l'Architect's Building, à l'angle nord-est de Park Avenue et de la 40^e rue, un bâtiment aujourd'hui démoli qu'il occupera jusqu'à sa mort. Le panorama qu'il découvre chaque matin du haut de sa terrasse constituera l'une de ses sources d'inspiration majeures. La réflexion du perspectiviste se cristallise tout d'abord dans plusieurs expositions et ouvrages de nature prospective, que Ferriss produit en son nom propre et qui ont un retentissement majeur. « Titan City » (1925), « The Metropolis of Tomorrow » (1929), « Remold Metropolis » (1932) : ces trois moments artistiques, architecturaux et urbains jalonnent la maturation de sa pensée, la dernière exposition étant marquée par les conséquences de la crise de 1929. Au fil de ces événements fort médiatisés, Ferriss élabore progressivement une théorie dessinée de la métropole, dessein qu'il pense être plus à même d'accomplir que ses collègues architectes praticiens, nécessairement plus préoccupés par les bâtiments sur lesquels ils œuvrent¹¹.

Parallèlement à ses productions personnelles, le visionnaire est associé à une entreprise de planification régionale inédite par son ampleur et la mobilisation qu'elle suscite : le *Regional Plan of New York and its Environs* dont l'élaboration s'engage en 1923 sous l'égide de la Russell Sage Foundation, pour s'achever en 1931. Corbett, qui préside le comité consultatif des architectes, associe Ferriss à cette nouvelle scène de confrontation entre les visions régionalistes et métropolitaines du futur de New York. Ses idées et ses représentations trouvent place



Hugh Ferriss sur la terrasse de son atelier vers 1926.

⁸ Hugh Ferriss, « The New Architecture », art. cit., p. 54.

⁹ Harvey W. Corbett, « What the Architect thinks of zoning », *The American Architect*, 125, février 1924, p. 150.

¹⁰ Entre 1913 et 1929, le nombre d'immeubles de plus de vingt étages passe de 51 à 188. Voir François Weil, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 2000, p. 185.

¹¹ C'est ce qu'il explique dans une lettre qu'il écrit à son père Franklin Ferriss, en 1923, citée in Jean Ferriss Leich, *Architectural Visions, op.cit.*, p. 23.

dans les rapports du Plan régional. Du plan au projet, le perspectiviste fait également l'objet de maintes sollicitations de la part de la municipalité de New York ainsi que des grands maîtres d'ouvrage de la ville pour participer à la conception d'opérations métropolitaines structurantes : pour n'en citer que quelques-unes, le Rockefeller Center inauguré en 1934, la World's Fair organisée en 1939-1940, l'aéroport d'Idlewild qui ouvrira ses portes en 1948 et dont il suivra les développements futurs, le siège des Nations unies achevé en 1951.

Financé par les commandes des agences d'architecture, de grandes entreprises de construction et des fondations mécènes, Ferriss enregistre, tel un sismographe, les variations sensibles des frontières de la ville, produisant et publiant inlassablement nombre de vues et esquisses. Toujours identifiables, la plupart de ses dessins ont été reproduits. Son dernier ouvrage, en forme d'autobiographie professionnelle, *Power in Buildings*, paraît en 1953¹². Actif dans nombre de projets métropolitains, Ferriss est une figure incontournable de la scène publique. Avec les expositions et les ouvrages qu'il produit, ses visions illustrent les tribunes que les grands quotidiens de la ville consacrent aux questions urbaines new-yorkaises. Par l'intermédiaire de la presse encore, il engage des joutes oratoires avec ses détracteurs – Lewis Mumford, qui formule des critiques acerbes sur ses travaux et leurs représentations «funestes» –, mais aussi des confrères avec lesquels il noue des liens d'estime en dépit des divergences exprimées – Frank Lloyd Wright au premier chef dont la maquette de Broadacre City est présentée dans le Radio Hall du Rockefeller Center un an après son ouverture. Il participe enfin aux débats dans les pages des revues d'architecture et de design, sur des questions vibrantes, parmi lesquelles le futur de la métropole et sa représentation. Ce dernier sujet le préoccupe de manière persistante, d'autant qu'il soulève une question cruciale pour le perspectiviste : comment figurer les processus, visibles et invisibles, qui travaillent la ville contemporaine ?

Dessiner le futur

Pour décrypter la contribution de Ferriss, il nous faut comprendre son rôle de perspectiviste dans la scène new-yorkaise et la façon dont son œuvre de papier lui permet de révéler et de projeter la réalité de la ville à venir. Son travail bénéficie d'abord d'une médiatisation qui procède à la fois du caractère visionnaire de ses projections et de son génie propre à saisir de manière dramatique, avec son jeu de clair-obscur,

la monumentalité des formes qu'il dessine. Comme le formule Adolf Placzek, alors directeur de la bibliothèque Avery à l'université de Columbia, ses perspectives cristallisent «le pouvoir et la fascination irrésistible pour l'espace illimité¹³». De fait, la presse grand public et professionnelle diffuse régulièrement les œuvres de celui que l'on qualifie de Piranèse des temps modernes, épithète si fréquente que la revue *Architectural Forum* opère une inversion en qualifiant Piranèse de «Ferriss du XVIII^e siècle¹⁴». Mais c'est surtout au travers des expositions et des ouvrages que le perspectiviste marque de son empreinte l'actualité urbaine.

Décrite comme «une prophétie picturale de New York de 1926 à 2026», «Titan City» est inaugurée en octobre 1925 par Harvey Corbett dans le nouveau grand magasin new-yorkais John Wanamaker¹⁵. Au milieu des vêtements pour hommes et femmes, l'exposition présente les fresques gigantesques conçues par l'artiste hongrois Willy Pogany, une scénographie dramatique autour d'un «grand canyon» présentant des modèles miniatures de gratte-ciel exécutés par Harvey Corbett, ainsi qu'une série de panneaux muraux monochromatiques de très grande taille (quatre mètres de haut) dessinés par Hugh Ferriss qui consacrent le processus de verticalisation de la cité. L'artiste y dessine une métropole intensément centralisée, densément construite. Au niveau du sol, une cité commerciale rugit des clameurs de la foule et des affaires, tandis que plus haut, les résidents, perchés comme les dieux de l'Olympe sur leurs balcons et toitures, habitent les étages supérieurs. Figurent également quelques dessins que les pages de la presse new-yorkaise ont déjà commentés : des agrandissements des quatre variations de l'esquisse des *Zoning Envelopes*, mais aussi des perspectives qui illustrent toutes les possibilités architecturales que pourrait encore développer le block manhattanien¹⁶. La médiatisation intense de l'exposition en fait un succès populaire que le critique Leon Solon salue comme la preuve que «le futur de l'architecture est devenu un sujet d'intérêt public¹⁷».

¹² Hugh Ferriss, *Power in Buildings: An Artist's View of Contemporary Architecture*, New York, Columbia University Press, 1953.

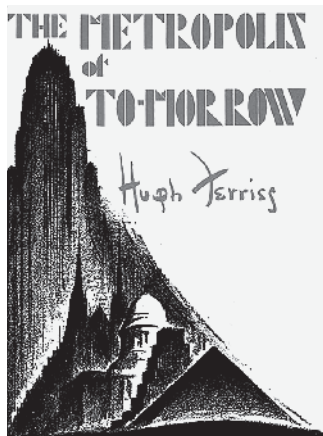
¹³ Note d'Adolf Placzek dans le catalogue de la «Bicentennial Exhibition of Renderings»: «Architects for a New Nation, 1776-1976», New York, Avery Library, Columbia University, 1996.

¹⁴ Note sur une exposition sur Piranèse à la Morgan Library, *Architectural Forum*, mars 1949, p. 64.

¹⁵ Ouvert à l'angle de la 9^e avenue et de Broadway, il sera plus tard détruit par un incendie.

¹⁶ Carol Willis, «The Titan City, Forgotten Episodes in American Architecture», *Skyline*, octobre 1982, pp. 26-27.

¹⁷ Leon Solon, «The Titan City Exhibition», *The Architectural Record*, n° 59, janvier 1926, p. 92.



Couverture de Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow* [1929], Princeton Architectural Press, 1986.

Hugh Ferriss dans son atelier du Midtown, préparant les peintures murales de l'exposition «Titan City», 1925.



L'échelle et la composition des panneaux épousent pleinement, dit-il, les ambitions des villes américaines et «Titan City» constitue à ses yeux «la première expédition professionnelle vers le futur [...] et la preuve qu'aucun problème, si vaste soit-il, n'excède les limites de l'imagination des architectes américains¹⁸.» Ferriss est aussi vivement critiqué par Lewis Mumford. L'historien fustige les perspectives «désincarnées» de l'artiste, prédisant que «d'innombrables vies humaines seront sans aucun doute sacrifiées sur l'autel de la circulation, du commerce et des hauteurs réglementées par le Zonage, à une échelle telle que Moloch à côté paraîtra une petite sœur des pauvres¹⁹.»

Quatre ans après, la vision a mûri et se concrétise dans l'ouvrage manifeste *The Metropolis of Tomorrow*, que Ferriss publie chez l'éditeur new-yorkais Ives Washburn²⁰. Point d'orgue de sa réflexion, *Metropolis* consacre le rôle de visionnaire que se donne l'artiste sur la scène new-yorkaise. Composé selon une perspective triple – critique, prospective et projectuelle –, l'ouvrage projette la fabrique de Manhattan. Les dessins représentent les tendances exacerbées du réel, celles des possibilités offertes par la loi, celles des bâtiments en cours de construction que Ferriss isole comme des exemples à suivre, ou encore celles des études qu'il a réalisées comme les Bridge Homes de Raymond Hood²¹. Ce dernier est l'auteur de l'American Radiator Building (1924) et du Tribune Tower à Chicago (1925), dont le concours a marqué le débat sur le futur du gratte-ciel. C'est en s'appuyant sur cette prospective du réel que Ferriss ébauche sa «métropole imaginaire» : une ville basse et horizontale ne dépassant pas six étages, quadrillée de larges avenues d'où jaillissent à intervalles réguliers de hautes flèches assises sur des bâtiments piédestaux d'une dimension inédite²². La réception de *Metropolis* par la critique est très positive, mises à part les attaques cinglantes que lui adressent les partisans du Regional Planning, mouvement naissant

201

¹⁸ *Ibid*, p. 94.

¹⁹ Lewis Mumford, «The Sacred City», *The New Republic*, n° 45, 27 janvier 1926, pp. 270-271.

²⁰ *The Metropolis of Tomorrow* [1929], New York, Princeton Architectural Press, 1986. Nous nous référons dans la suite de l'article à la traduction française de Claude Farny publiée par le Centre Georges-Pompidou : *La Métropole du futur*, op. cit.

²¹ Qui accueilleraient de 10 à 15 000 personnes et dont les immeubles de 50 à 60 étages s'égrèneraient sur les trois kilomètres du franchissement de l'Hudson. Lire «Bridge Homes: A new vision for the city», *The New York Times Magazine*, 22 février 1925, p. 5.

²² Mumford critique l'irréalisme de cette proposition, qualifiant Ferriss de naïf lorsque celui-ci pense que le marché ne s'attaquera pas aux 800 mètres qui séparent ses gratte-ciel. Lewis Mumford, «Skyscrapers in the city of the future», *The New Republic*, 23 avril 1930, p. 275.

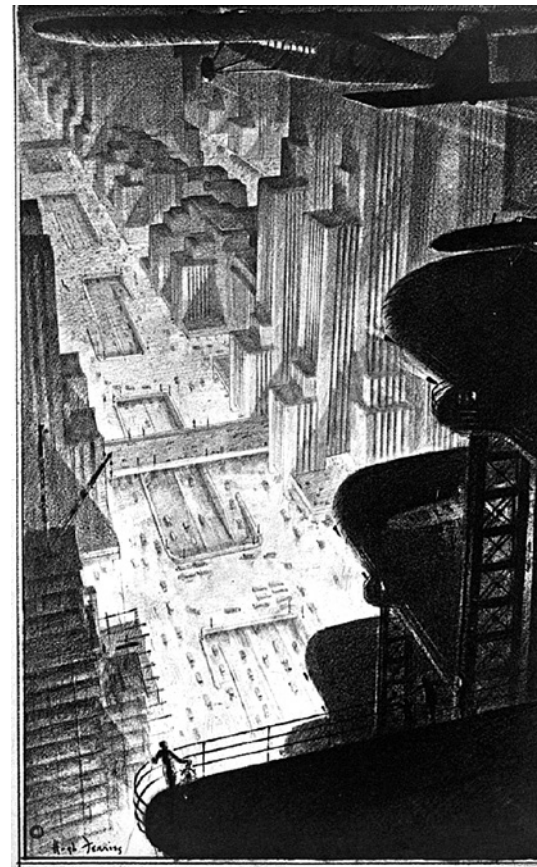
des villes américaines confrontées à la suburbanisation croissante, et bien sûr Lewis Mumford qui condamne «le banal rêve mégapolitain²³».

Après *Metropolis*, les projections urbaines de Ferriss marquent toutefois un tournant, avec l'épisode dramatique de la crise de 1929 qui le frappe directement – son carnet de commande se réduit sensiblement – et provoque une prise de conscience des revers du capitalisme urbain, après l'euphorie de la folie constructive. Avec *Remold Metropolis*, Ferriss se plonge dans le projet d'un second livre de spéculations futuristes. Les effets de la crise auront raison du projet mais Ferriss en expose toutefois quelques dessins en février 1932 à l'International Art Center du Roerich Museum situé dans le Master Building conçu par Corbett. L'exposition présente des rendus commandés de gratte-ciel récents, des études et projets personnels figurant déjà dans *Metropolis* et de nouvelles images consacrant comme idée centrale la séparation des flux. Des dessins de voies rapides, d'aéroports, de boulevards piétonniers en hauteur, de ponts gratte-ciel, façonnent une «ville remodelée» dont le gratte-ciel reste, en dépit de la crise, une figure dominante²⁴. «Les villes américaines sont en fusion. J'ai en tête le moyen de les remodeler²⁵.» Sa fascination pour les flux de circulation, qui dévorent en même temps qu'ils remodelent la ville, lui permet d'aller au-delà du cadre que *Metropolis* s'était fixé. La ville s'étend à l'horizon, la représentation de la vitesse et des médias dans le champ de l'image permettant de projeter son extériorité.

La perspective comme projet

À ce stade d'une production déjà très féconde, l'artiste développe une réflexion originale sur l'art du rendu perspectif, qu'il exprime dans un certain nombre d'entretiens et d'articles, en particulier l'entrée «Rendering, Architectural» de *l'Encyclopaedia Britannica*, dont il rédige la première version en 1929 et qu'il réactualisera jusqu'à sa mort. Ferriss y dévoile les trois principaux objectifs du rendu perspectif :

- 23 Lewis Mumford, «The City of Tomorrow», *The New Republic*, 12 février 1930, p. 332.
- 24 L'exposition présente notamment une série de douze dessins produits dans le cadre d'une commande publicitaire adressée par l'American Institute of Steel Corporation, et publiés dans la revue *The American Architect* d'avril 1930 à mars 1931. Parmi eux on trouve notamment : *Airport of Tomorrow*, *The American Architect*, août 1930 ; *Steel Seaport*, *The American Architect*, octobre 1930 ; *Skyscraper Hangar in a Metropolis*, *The American Architect*, janvier 1931. À propos de *Remold Metropolis*, lire de Carol Willis, «Le dessein de Metropolis», *op. cit.*, pp. 179-180.
- 25 «Man and Machine parted in Plans for City of the Future», entretien avec Hugh Ferriss, *The New York World Telegram*, 15 février 1932.



Deux perspectives de Hugh Ferriss :
 - en haut, «Skyscraper Hangar in a Metropolis», *The American Architect*, 1931 ;
 - en bas, «La ville à l'aube, vue aérienne», *The Metropolis of Tomorrow*, 1929.

«Donner une réalisation anticipée d'un projet, aider l'architecte à cristalliser ses idées, dégager la signification des édifices déjà existants²⁶». Loin d'être un simple décorateur travaillant les façades des immeubles, Ferriss se définit comme un «façonneur». Le fusain de Ferriss est l'instrument de sa vision qui lui permet de donner à voir ce qui n'existe pas encore mais dont les germes sont là en train d'éclorre sous ses yeux²⁷.

D'habitude je commence par mettre des lignes ou des nuances légères qui figurent peu à peu à mes yeux un espace en trois dimensions. Progressivement, j'accroche le tracé de ces lignes [...] et je me donne l'illusion de la formation d'une masse dans l'espace. En général, je m'imagine le résultat final comme émergeant peu à peu, et globalement, de l'arrière-plan²⁸.

Metropolis marque un aboutissement de la réflexion de Ferriss et de sa pratique de perspectiviste. La progression de l'ouvrage dévoile la démarche réflexive de l'artiste qui lui permet de glisser subrepticement de l'observation à la représentation, de la description à la projection. L'image qu'il peint est celle du réel en même temps qu'elle projette *au-delà* du réel. *Metropolis* entremêle la réalité observable, la réalité exacerbée, la réalité en construction, et c'est à partir de ces différents réels pensés que l'artiste construit progressivement sa métropole imaginaire, préfiguration des lendemains intimement mêlée au réel²⁹.

Pour saisir la totalité du drame humain qu'il scrute du haut de son balcon, l'artiste figure d'abord la ville comme une scène. «Quelqu'un d'imaginatif pourrait se croire installé dans une loge en plein ciel pour

assister à un spectacle gigantesque, à une dramaturgie de formes cyclopéennes. Le rideau n'est pas encore levé³⁰.» Son dispositif d'observation et de travail – la terrasse et le chevalet – dont le dessin inaugure *Metropolis*, révèle l'importance du point de vue aérien qui lui permet, par la mise à distance, de reprendre possession du monde dans lequel il vit. Perché sur son balcon comme sur une coursive de l'avant-scène, l'homme de l'art observe l'homme des foules, anonyme dans les rues de la ville, «créature microscopique» submergée par les «colossales formes inanimées³¹». Il regarde le spectacle vers le bas – «Descendons dans les rues³²» – sans hésiter à y plonger pour mieux comprendre les ressorts de la ville qu'il analyse.

L'usage de la métaphore joue également un rôle déterminant pour souligner la dramaturgie de *Metropolis*. Il marque les liens étroits que nouent le texte et l'image et les jeux d'inversion qu'ils opèrent l'un vers l'autre. L'image se substitue au texte comme discours tandis que le texte se substitue à l'image comme évocation. Ferriss dit chercher «l'inspiration dans les masses du Grand Canyon ou dans les pics et les espaces du Sud californien plutôt que dans le passé européen, [croyant] qu'il y a là quelque chose de beaucoup plus américain³³». Il poursuit ses parallèles naturalistes en dessinant ses immeubles comme des «montagnes» ou en figurant son archipel urbain comme «un monde minéral d'étincelantes stalagmites³⁴».

La dramaturgie de *Metropolis* est enfin redoublée par la dimension narrative de l'ouvrage. Revenant à ses hauteurs, Ferriss s'extrait à nouveau des rues basses, de la foule, et cette élévation qu'il salue en ouverture de la troisième partie de l'ouvrage consacrée à sa métropole imaginaire inaugure le récit qu'il trace du futur :

Retournons à ce balcon qui nous a permis de découvrir le panorama de la ville actuelle. C'est à nouveau l'aurore et la brume matinale dissimule entièrement le paysage. Cette fois encore, voilée par le brouillard, une métropole s'étend à nos pieds, le rideau va à nouveau se lever. Faisons-le se lever cette fois-ci non sur la ville existante, mais sur une cité imaginaire³⁵.

²⁶ Hugh Ferriss, «Rendering, Architectural» in *The Encyclopaedia Britannica*, 14^e édition, 1929, p. 47 (revu après 1961 et retré «Architectural rendering», 1961-1973).

²⁷ À l'instar de Ferriss, Corbett entend le terme de «perspectif» au sens de celui qui voit au-delà : «L'imagination se définit comme étant la capacité de voir au-delà de la réalité, le pouvoir de peser l'impondérable, d'atteindre l'intangible, de faire émerger l'insondable, de mesurer l'infini», Harvey W. Corbett, «Architectural imagination in City Building», *City Planning*, vol. 1, n° 1, avril 1925, p. 37.

²⁸ Lettre du 29 septembre 1926 à Gordon W.C. Holt, spécialiste des techniques de rendu. Cité in Jean Ferriss Leich, *op. cit.*, p. 16.

²⁹ Cette fusion du réel et de l'imaginaire prêterait d'ailleurs à confusion comme l'atteste la réception de sa perspective *Overhead traffic-ways* par Mumford qui la condamne comme une ode cynique à la réalité sauvage en construction alors que Ferriss l'avait conçue comme une critique du réel par son exacerbation. L'ambivalence subsiste toutefois : s'il s'agit bien d'une violente critique de la congestion, le dessin la rend comme réelle. Voir Alain Guiheux, «Introduction», in Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, *op. cit.*, p. 9.

³⁰ *Ibid.*, p. 24.

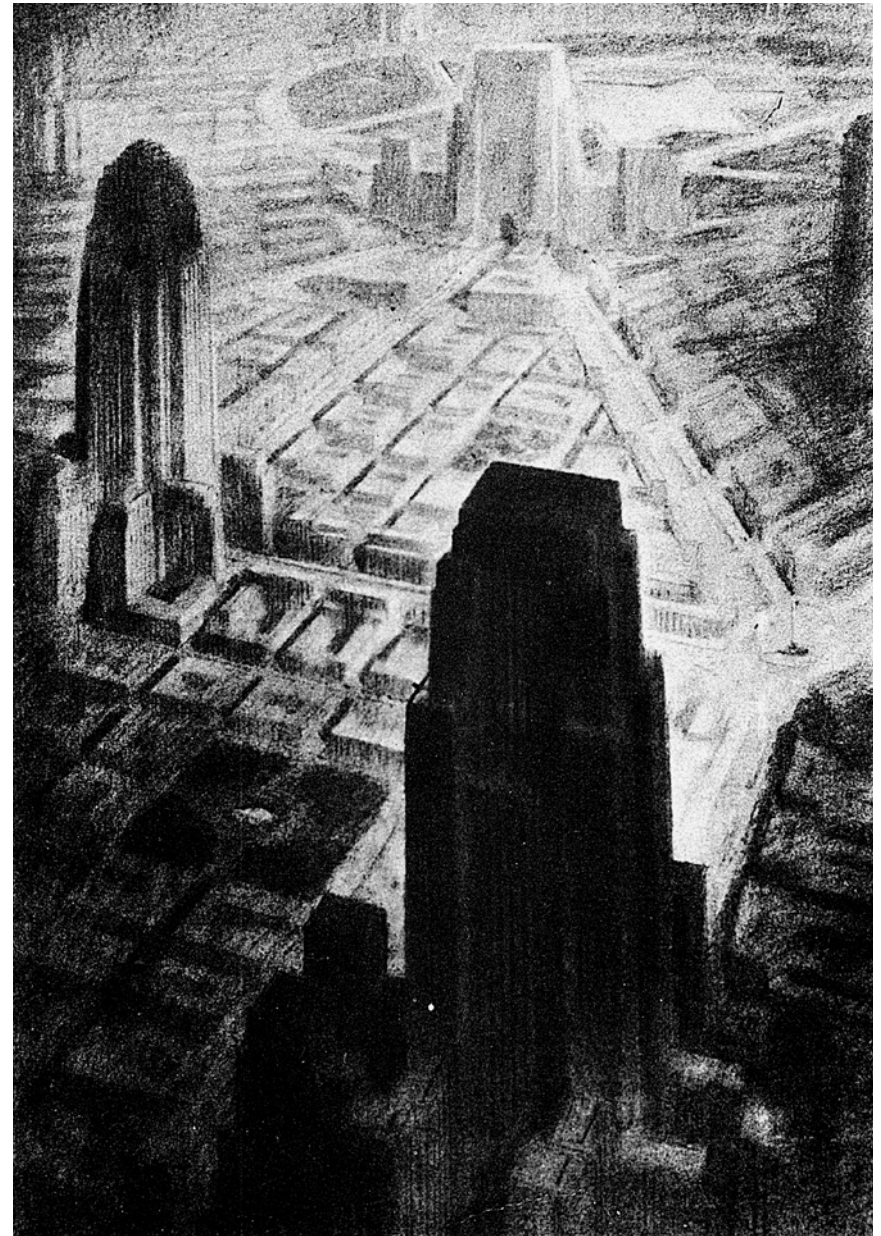
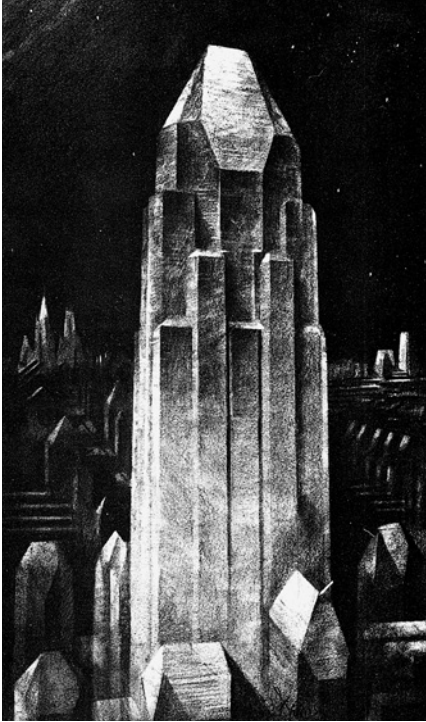
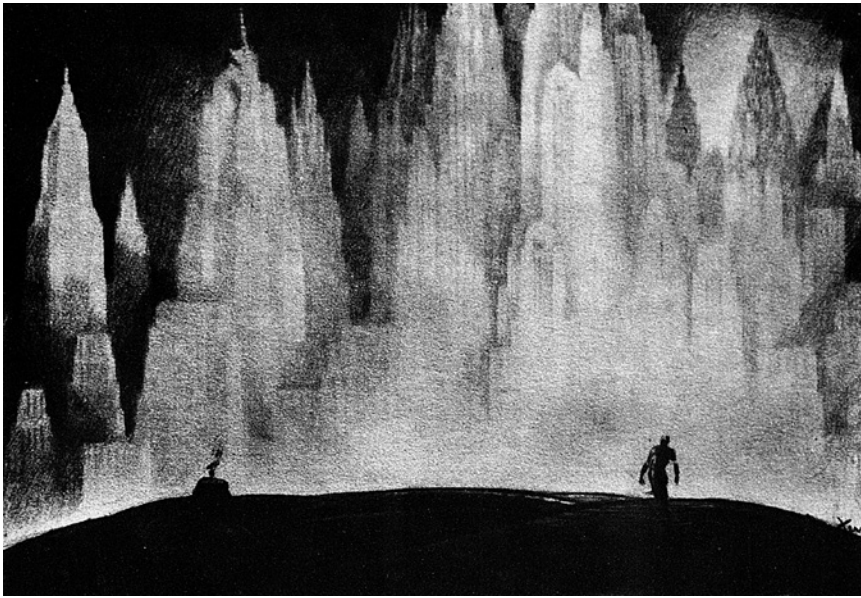
³¹ *Ibid.*, p. 21.

³² *Ibid.*, p. 23.

³³ Hugh Ferriss, «Project of the Skyscrapers», entretien avec Nina Purdy, *Personality*, novembre 1928, p. 38.

³⁴ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, *op. cit.*, p. 130.

³⁵ *Ibid.*, p. 115.

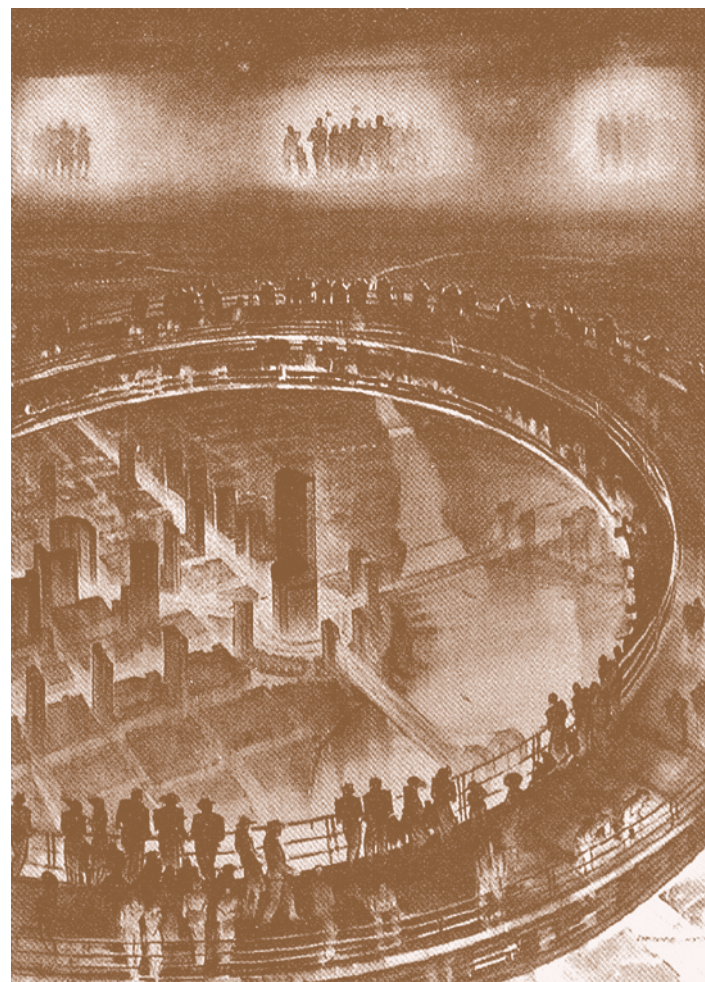


Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, 1929:
- en haut à gauche: *La tentation de la grande ville*;
- en bas à gauche: *La métropole imaginaire*,
Nuit sur le secteur des sciences;
- ci-dessus: *Une métropole imaginaire*.

Dans cette prise de hauteur littérale et métaphorique, Ferriss clarifie le sujet urbain et projette un nouvel état qu'il nous offre à voir, d'abord en grandes masses comme un horizon – « un paysage de montagnes, de collines, de plaines, un panorama³⁶ » – puis, alors que nous nous en approchons – « nous sommes suffisamment près³⁷ » –, comme une vision ordonnée qu'il décrit comme une utopie *ex-novo*, aboutissement ultime de son périple.

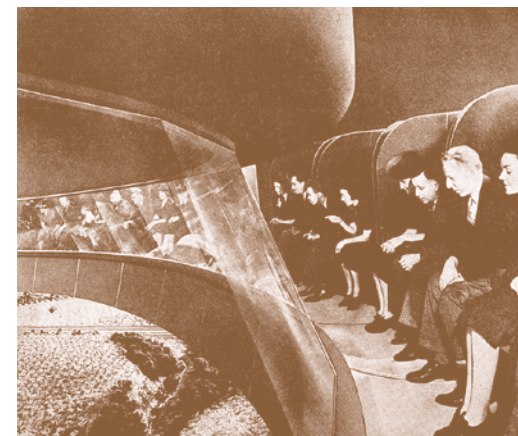
De l'anticipation à la fiction, la projection de la métropole s'opère donc par une série de mises en perspective théâtrales et littéraires qui jouent sur la spectacularisation, la métaphore, la narration, forgeant la dimension cinématographique de la vision métropolitaine. En prenant possession de la scène, l'artiste conserve par là même son caractère pensable à un moment où sa figurabilité échappait à l'entendement. La figure du panorama à laquelle recourt Ferriss anticipe les futurs dioramas urbains qui formeront les attractions majeures de la World's Fair de 1939 consacrée au « Monde du futur » dont il participe à la conception dès 1936. L'une des vues les plus saisissantes sera celle de la péricluse de 55 mètres de diamètre à l'intérieur de laquelle on peut voir l'immense maquette d'un centre urbain projeté en l'an 2039, intitulée *Democracy* et conçue par le designer industriel Henry Dreyfuss. C'est d'en haut que les visiteurs, circulant sur deux passerelles superposées et tournant en sens inverse, découvriront le futur de la ville moderne. Norman Bel Geddes, l'auteur du *Futurama*, proposera quant à lui aux 28 000 visiteurs quotidiens du pavillon de la General Motors un parcours dans un train de fauteuils sonorisé, surplombant une maquette de 3 000 m² détaillant un fragment de la ville suburbaine du futur telle que projetée en 1960³⁸. Au cours de ce voyage wellésien, un récit enregistré tiendra en haleine ces voyageurs du futur : « Dans un instant, nous arriverons à ce carrefour [...]. Pour entrer dans cette scène du monde de demain, [...] du monde merveilleux de 1960 [...]. OUVREZ VOS YEUX SUR LE FUTUR³⁹. »

208



209

Deux dioramas urbains présentés à la World's Fair de New York en 1939 :
- en haut : Henry Dreyfuss, *Democracy* ;
- en bas : Norman Bel Geddes, *Futurama*.

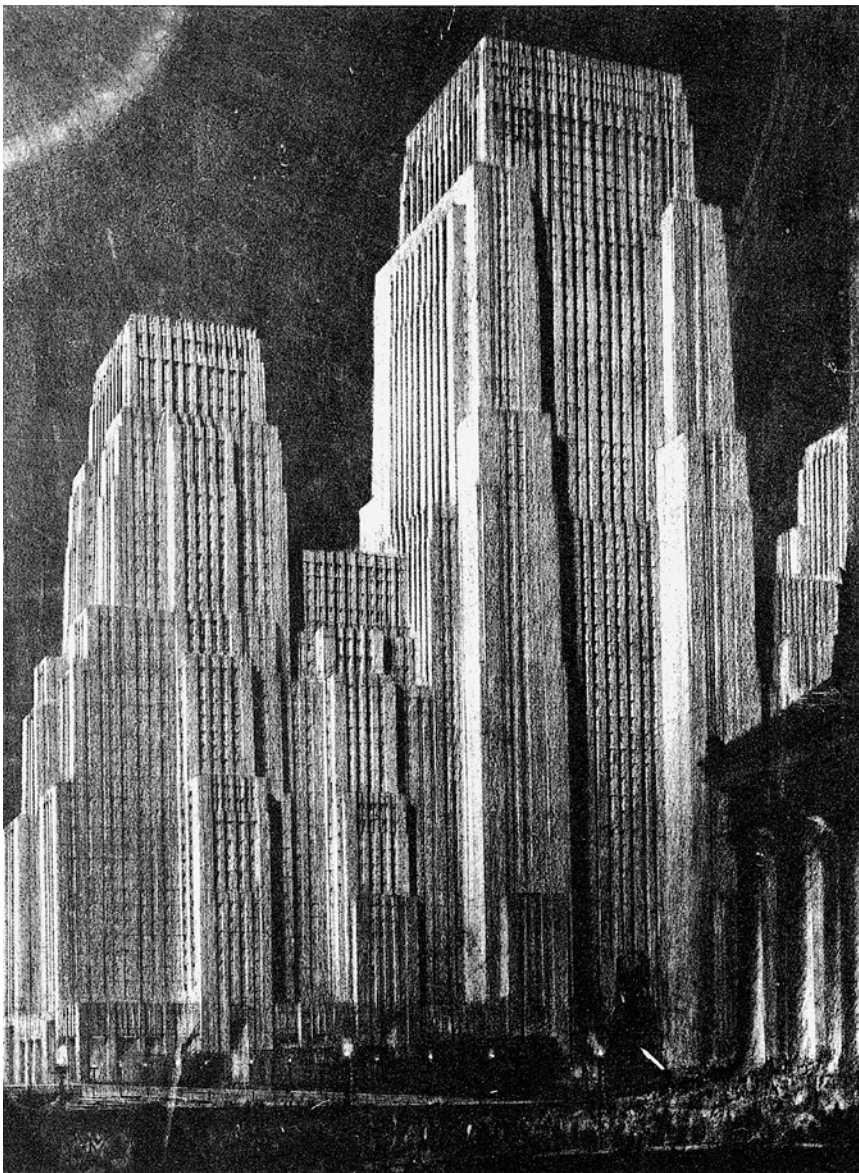


³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*, p. 118.

³⁸ La dernière séquence du voyage offrait la maquette d'un carrefour à plusieurs niveaux en grandeur réelle.

³⁹ Cité in Folke T. Kihlstedt, « L'utopie réalisée. Les expositions universelles des années trente » in Joseph Corn (dir.), *Culture technique*, n° 28, « Rêves de futur », 1993, p. 111.



Hugh Ferriss, *De l'acier*,
publié dans *The Metropolis
of Tomorrow*, 1929.

L'agrandissement de la cité

Quels sont les énoncés qui émergent de cette théorie dessinée de la métropole qui place Hugh Ferriss *dans et à côté* du faire ? Et comment cet imaginaire qu'il déploie dans l'arène new-yorkaise agit-il sur le réel ?

Le premier énoncé porte sur l'agrandissement de la cité, processus que le perspectiviste explore en projetant la distension du block urbain. Les enveloppes de zone prescrites par la Zoning Law encouragent la réunion de plusieurs lots permettant de respecter la règle du retrait tout en profitant d'une superficie intérieure plus importante pour développer des immeubles de très grande hauteur⁴⁰. L'idéal, pensent certains, serait que les immeubles s'élèvent comme des monolithes sur un block urbain entier, voire même sur plusieurs blocks. Avec le *superblock* naît le *superskyscraper*, tour immense posée sur un bâtiment socle de plusieurs étages. D'une règle juridique, le projet s'oriente vers la transformation du *grain* architectural. Ce faisant, il impose à la structure urbaine une transformation radicale, comme le souligne Ferriss : « Si la disposition de tours plus hautes à des intervalles plus grands n'indique qu'un simple accroissement des dimensions, la rupture d'échelle produit un résultat – à la fois pratique et esthétique – radicalement différent de ce que nous avons vu précédemment⁴¹. »

Les projections ferrissiennes consacrent de fait l'indissociabilité de l'architecture et de l'urbanisme : « Il a parfois été suggéré qu'un architecte qui dessine un immeuble pour abriter dix mille âmes devrait estimer qu'il lui incombe de s'assurer que des moyens ont été prévus pour permettre à ces gens de quitter et de réintégrer leurs dix mille foyers respectifs⁴². » De l'immeuble à la voie, l'extension du domaine construit scelle les liens étroits que nouent l'architecture et l'infrastructure : « C'est précisément à l'intersection de ces avenues que se dressent les immeubles-tours. On peut en conclure qu'il s'agit d'un réseau d'autoroutes pour la circulation rapide et que les tours sont des gares routières⁴³. »

En même temps qu'elle se dilate au sol, la ville s'étire vers le haut et offre à ses habitants la possibilité d'habiter une ville supérieure dont le sol, révélé par l'agencement des toits de la métropole, offre une cinquième façade pour l'architecte :

⁴⁰ Une tour couvrant moins du quart de son terrain pouvait grimper jusqu'à une hauteur illimitée.

⁴¹ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, *op. cit.*, p. 115.

⁴² *Ibid.*, p. 60.

⁴³ *Ibid.*, p. 116.

Dans l'avenir, quand la ville aura évolué, les New-Yorkais vivront réellement dans le ciel. Il y aura des avenues de jardins aériens et des terrains de golf en hauteur. Au lieu d'aller à la campagne, les gens n'auront qu'à « monter » pour respirer le bon air. Les terrasses en haut des tours de la partie résidentielle permettront aux enfants de pouvoir à nouveau jouer dehors. Il y aura des hangars d'aviation et l'on prendra l'aéroplane comme aujourd'hui sa voiture⁴⁴.

La logique d'agrandissement de l'immeuble, du block, de la voie, s'accompagne progressivement d'une quête de l'intégration en un seul volume des éléments constitutifs de la ville : « Chacun de ces immeubles-tours abrite tout ce qui facilite le travail quotidien et, outre les bureaux proprement dits, une poste – indispensable –, une banque, des magasins, des restaurants, des gymnases, etc. Chaque immeuble-tour est en soi, dirons-nous, une ville en elle-même⁴⁵. »

Agrandissement, dilatation, intégration : le *superblock* construit et transforme l'ensemble de la structure urbaine, incarnant une centralité dans la ville, un nœud infrastructurel :

Le centre urbain s'est agrandi. [...] Une question incidemment se pose à propos de ces immeubles-tours. [...] Chacun domine un quartier et nous pouvons supposer qu'il en est le centre de contrôle. Le mot « immeuble » est-il encore et définitivement le bon ? Par souci de simplicité, nous lui préférons le terme de « centre »⁴⁶.

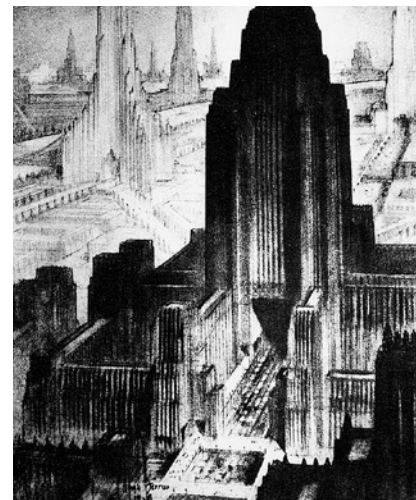
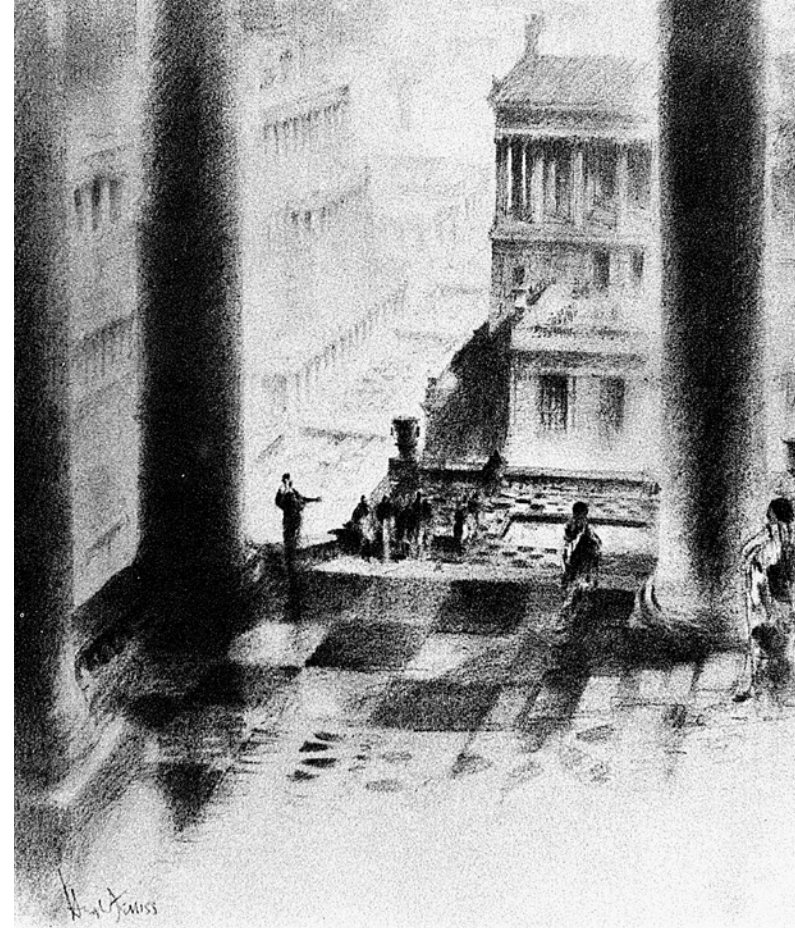
La position est ici radicale, affirmant la possibilité de contenir la ville dans une architecture totale et autonome, et ce faisant soulevant la question de ce qui resterait de la ville lorsque l'architecture s'empare de tout⁴⁷.

44 « City Years to the Sky in Architect's Vision: New York to Scorn Gravity », entretien avec Hugh Ferriss, *The New York Evening Post*, 14 avril 1925, p. 31.

45 Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, op. cit., p. 134.

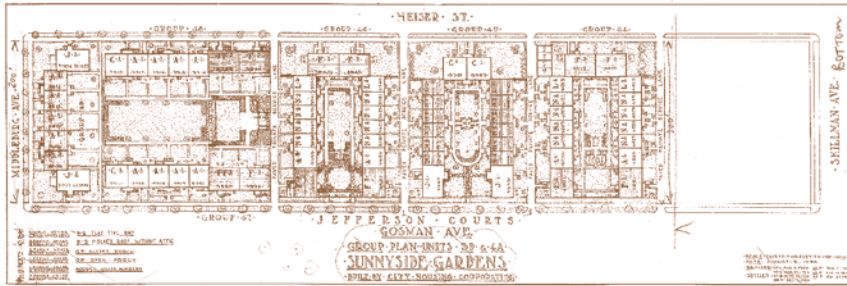
46 *Ibid.*, p. 117.

47 Robert Stern souligne ainsi le paradoxe apparent selon lequel ces espaces ont aussi inauguré l'internalisation de l'espace public qui a marqué durablement la ville américaine depuis la Deuxième Guerre mondiale, menaçant sérieusement le futur de la rue comme espace public. Robert A.M. Stern avec Thomas P. Catalano, *Raymond Hood*, New York, Rizzoli, 1982.



Hugh Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, 1929:

- en haut: Des terrasses en plein ciel;
- en bas: La métropole imaginaire, À l'ouest du centre d'affaires.



Clarence Stein, Sunnyside gardens, New York, plans d'unités, 1926.

214



Les membres de la RPAA, vers 1930.

La métropole contre la région

Au-delà de sa quête d'un dispositif qui serait à même de condenser la ville-monde dans une architecture totale, Ferriss s'interroge sur les frontières même du territoire de la métropole, dont il sait qu'elles dépasseront les berges de l'Hudson. L'élaboration du Plan régional de New York, sous la houlette de Thomas Adams, le general Director of Plans and Surveys pour la Russell Sage Foundation, lui offre un cadre d'action privilégié qui lui permet d'éprouver ses visions au contact d'autres pratiques. Ferriss est régulièrement sollicité par Corbett pour produire des vues permettant d'incarner les propositions du Plan régional. Jusqu'à ce numéro de *Creative Art* d'août 1931 qui offre une synthèse du Plan (le numéro est publié à l'initiative de ses auteurs) et où l'on trouve plusieurs vues de Ferriss⁴⁸.

Surtout, l'entreprise du Plan régional confronte les métropolitainistes à des voix plus discordantes, comme celles de Lewis Mumford et de la Regional Planning Association of America, que ce dernier fonde avec Clarence Stein et Henry Wright en 1923. L'association s'impose très vite comme contre-pouvoir, tenant d'un mouvement régionaliste qui lutte avec ardeur contre la survalorisation de l'hypercentre. Mumford et ses amis pensent que les nouveaux modes de communication, physique et virtuelle, ceux-là même qui aux yeux des métropolitainistes légitiment la transformation densifiée de l'épicentre de la ville, favoriseront au contraire la décentralisation urbaine et la reconfiguration de l'agglomération en une ville-région dissolvant l'hypercentre et structurée autour de communautés urbaines, dont Radburn et Sunnyside Gardens sont les premiers prototypes⁴⁹. Si Ferriss alerte sur les dangers de la concentration urbaine, dont il propose des voies de rationalisation, l'artiste ne partage pas cette vision décentralisée : « Appelez cela de l'instinct grégaire ou une nécessité économique ; la tendance première, avec laquelle nous devons composer dans toute formulation de la ville future, réside dans une tendance vers la centralisation⁵⁰. » La métropole contre la région : c'est dans le contexte d'une lutte idéologique farouche entre métropolitainistes et régionalistes qu'il faut comprendre ce deuxième énoncé.

Les auteurs du Plan régional soulignent maintes fois la dimension utopique de la *skyscraper city*, défendue par les métropolitainistes,

215

⁴⁸ « New York of the Future », *Creative Art*, août 1931, pp. 128-167, les vues de Ferriss figurent pp. 154-159.

⁴⁹ Clarence Stein et Henry Wright sont les concepteurs du plan des cités-jardins de Sunnyside Gardens et Radburn.

⁵⁰ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, op. cit., p. 65.

ou de la *garden city*, portée par les régionalistes partisans de Mumford. Toutefois, le caractère extrême et entier de ces visions ne les exclut pas du débat. Si les concepteurs du Plan en relativisent la portée, les qualifiant d'« utopies impossibles », ils leur offrent une tribune, acceptant leur part de réalité : « Il est probable [...] que la croissance urbaine future de la région de New York sera influencée au moins autant par l'utopie de la parfaite *garden city* que par celle de la parfaite *skyscraper city*, et que l'expansion de la région urbaine se fera selon un processus qui tentera de concilier le meilleur des deux⁵¹. »

Dans cet exercice périlleux, Thomas Adams recherche un compromis respectant les intérêts économiques en présence tout en cherchant à maîtriser les forces puissantes qui travaillent de manière parfois sauvage la métropole new-yorkaise : augmentation de la valeur foncière de son hypercentre d'une part, produisant la congestion et condamnant nombre de citadins au mal-logement ou à l'exil suburbain ; desserrement de l'urbanisation sous le nom de *sprawl* d'autre part, soulevant des questions aiguës sur la viabilité d'une urbanisation de lotissements⁵². Si le Plan s'impose comme une alternative à l'hyperconcentration spéculative qui affecte l'île de Manhattan, l'expansion de la cité new-yorkaise, telle qu'envisagée par Thomas Adams et ses équipes, ne doit pas conduire pour autant à suburbaniser la région urbaine. Dans l'esprit des auteurs du Plan, cette dimension régionale à construire plaide en faveur de la « recentralisation diffuse » au contraire des tenants de la « décentralisation » emmenés par Mumford, et doit s'accorder avec la géographie naturelle et humaine de la métropole⁵³.

La périphérie comme frontière

Ces réflexions croisent celles de Frank Lloyd Wright qui, tout comme Ferriss, explore la double question de la grande hauteur architecturale et des formes de la ville à venir. L'architecte projette dès 1930 un ensemble de trois tours d'habitation à New York, dites St. Mark's-

⁵¹ Thomas Adams avec Harold M. Lewis et Lawrence M. Orton, « The Making of the City », *The Building of the City, Regional Plan of New York and its Environs*, vol. 2, 1931, p. 108.

⁵² Pour une analyse des perspectives en présence, voir Andrew A. Meyers, « Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams, and the Invention of the Regional City, 1923-1929 », *Business and Economic History*, vol. 27, n° 2, hiver 1998, pp. 292-306.

⁵³ « Les caractéristiques naturelles des environs de la ville, les larges rivières qui séparent la ville de ses territoires adjacents, en îles et péninsules, les magnifiques Palisades [falaises qui bordent l'Hudson à l'ouest] et collines boisées de la vallée de l'Hudson, lui confèrent un cadre naturel idéal pour composer l'art et la nature dans la grande ville », in Thomas Adams, « The Making of the City », *Creative Art*, août 1931, p. 130.



Plan général du système de parc, plan régional de New York, 1928.

in-the-Bouwerie Towers⁵⁴, situées dans un parc et à distance des autres immeubles de grande hauteur pour éviter les canyons sombres que Wright exècre. Il poursuivra l'étude de ce thème, avec à son apogée le dessin du Mile High Illinois, d'une hauteur de 1 mile, conçu en 1956 et dont il projette la duplication comme grain élémentaire de la ville à venir : «130 000 personnes abritées dans chacun d'entre eux. On n'aurait qu'à balancer New York dans l'Hudson, puis en construire deux à Central Park, et ce serait la ville⁵⁵.» Sa vision d'un gratte-ciel autosuffisant, portant en lui-même les germes de la ville et libérant le sol de la congestion, rejoint en certains points celle de Ferriss. Dans le même temps, le théoricien d'Usonia rejette, comme Mumford, la métropole telle qu'elle s'édifie chaque jour à New York ou à Chicago. Sa dénonciation des noirceurs de la ville capitaliste est explicite dès l'article qu'il publie en 1932, «America Tomorrow», illustré par Ernest Born⁵⁶. Il offre ici une première vision d'un modèle de territoire habité que l'Amérique pastorale pourrait inventer en réponse aux impasses de l'hyperconcentration destructrice. Dans son refuge de Taliesin se dessine déjà Broadacre City, dont il présentera en avril 1935 une maquette de 10 m² au Rockefeller Center⁵⁷.

Déjà inscrit dans la réalité, le mouvement de déconcentration s'est amplifié. L'appel de la frontière, consacré par la construction des tunnels sous-marins et autoroutes surélevées par la Port Authority, se traduit par une nouvelle migration hors de la ville dense. Ferriss, dont la foi dans la nature irrésistible des processus de concentration a été ébranlée par les méfaits de la spéculation immobilière⁵⁸, explore ce troisième

⁵⁴ «Saint-Mark's Tower, Saint Mark's-in-the-Bouwerie, New York City», *Architectural Record*, n° 67, janvier 1930, pp. 1-4.

⁵⁵ Cité dans Brigitte Raschke, *Frank Lloyd Wright, The Mile High Illinois, Utopie oder Architekturkritik*, Munich, Scaneg, 1996, p. 68, d'après une discussion avec des étudiants de l'université de Fayetteville-Arkansas, 15 avril 1958.

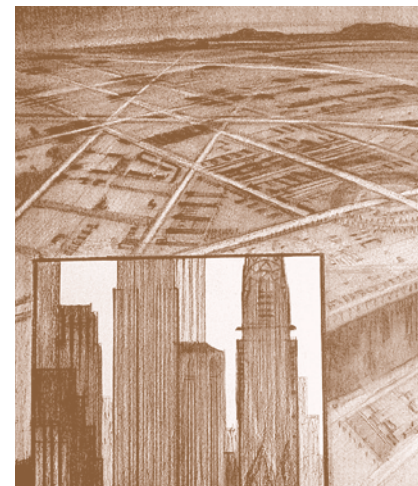
⁵⁶ «America Tomorrow», *The American Architect*, n° 141, mai 1932, pp. 14-17 et 76. Voir aussi «Frank Lloyd Wright and Hugh Ferriss discuss this modern architecture», *Architectural Forum*, novembre 1930, pp. 535-538. Il s'agit de la retranscription d'une émission de radio qui avait fait dialoguer les deux hommes. Wright entretient également une correspondance régulière avec Lewis Mumford.

⁵⁷ Dans le cadre de l'exposition nationale des arts et de l'industrie organisée sous les auspices de la National Alliance of Arts and Industry, et qui ouvre ses portes le 15 avril 1935. Voir Catherine Maumi, *Frank Lloyd Wright, Broadacre City, la nouvelle frontière*, Paris, La Villette, 2015.

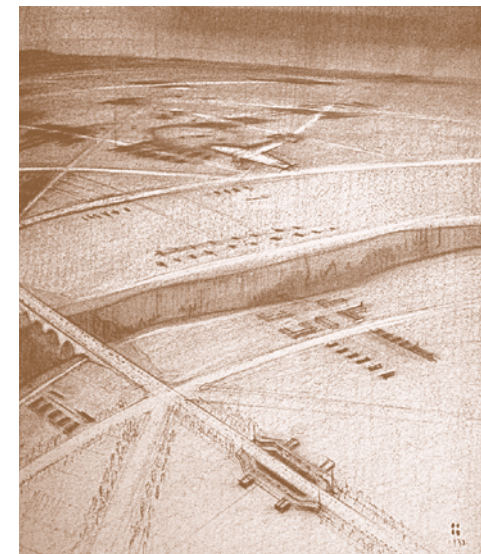
⁵⁸ «Toutes ces tours massives paraissent des monuments au rude individualisme de la période [...]; leurs longues ombres sur les taudis à leur pied, symboles de l'exploitation. Toute la scène montrait les effets du laisser-faire, de la concurrence – et des plans à long terme, plus trace», Hugh Ferriss, «Power of America», *Pencil Points*, n° 23, juin 1942, p. 61.

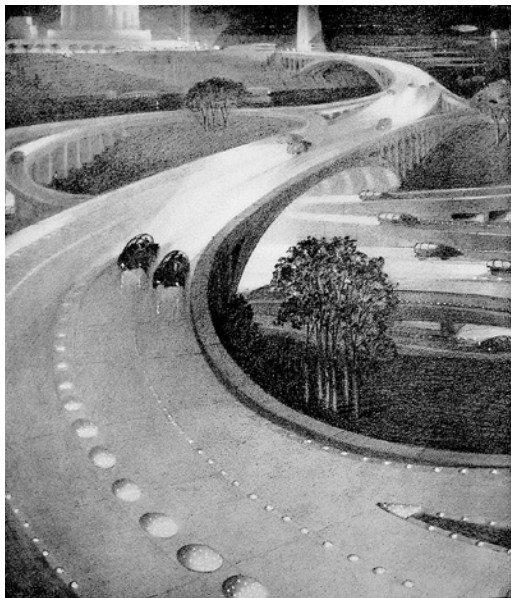


Frank Lloyd Wright avec la maquette de Broadacre City qui sera exposée au Rockefeller Center, 1935.

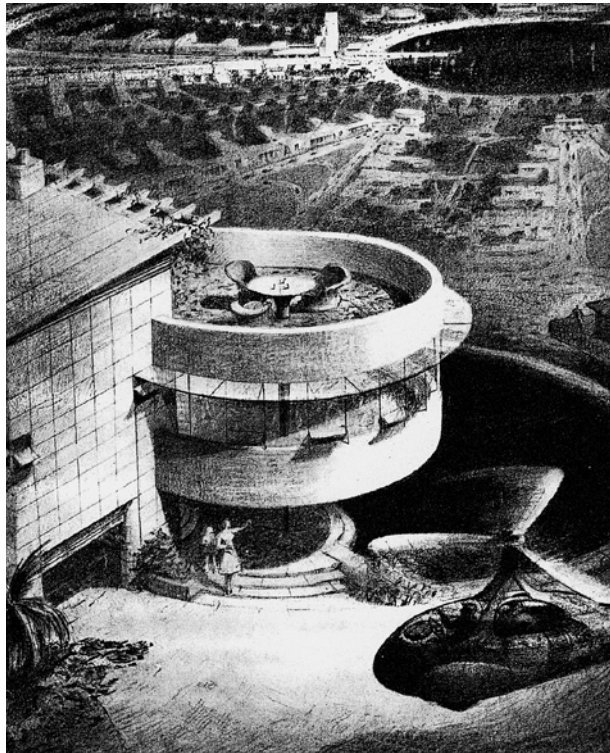


Frank Lloyd Wright, «Today, Tomorrow, America», *The American Architect*, 1932, illustration de Ernest Born.





Hugh Ferriss, dessins publiés dans *Pencil Points* en avril et décembre 1943:
 - en haut: *A highway system of tomorrow*;
 - en bas: *A modern home of tomorrow*.



énoncé, travaillant ce couple en tension qui lie la ville à sa périphérie, l'urbain au suburbain. Entre 1943 et 1944, l'artiste réalise pour la Trinity Portland Company une série de dessins à vocation publicitaire. Ferriss renouvelle ses réflexions, au point que l'hyperdensité consacrée par *Metropolis* passe à l'arrière-plan, voire disparaît. L'artiste se projette dans le futur de la *suburbia*, prenant appui sur les nouveaux modes de communication dont la démocratisation est en marche. Des autoroutes filent vers l'infini. L'hélicoptère figure comme moyen de transport naturel associé à la maison ou au block. Des aéroports associent en un seul complexe les nouvelles figures de la banlieue américaine : cinéma, centre commercial, hôtel, théâtre⁵⁹.

Un article publié le 6 février 1949 dans le *New York Times* est particulièrement révélateur des positions exprimées dans l'immédiat après-guerre. Il témoigne de la persistance de la controverse entre les tenants d'une métropole qui gouvernerait l'avenir de la cité et ceux d'une région qui changerait la donne de l'agglomération :

New York en 1999 – 5 prédictions. Les architectes et les urbanistes [*planners*] regardent leur boule de cristal pour nous dire ce qu'il en sera. D'ici à 50 ans, à quoi ressemblera New York ? Sera-t-elle un dédale de super gratte-ciel et d'autoroutes aériennes, ou sera-t-elle plus aérée et plus verte ? Le *Times* s'est adressé à cinq des architectes et des urbanistes les plus renommés du pays⁶⁰.

Hugh Ferriss, qui intervient ici comme « *visual consultant* », figure aux côtés de Harvey Corbett, Wallace Harrison, Eliel Saarinen et Robert Moses. Les cinq hommes se connaissent et s'apprécient. Harrison a œuvré aux côtés de Hood et Corbett à la réalisation du Rockefeller Center et coordonne la conception du siège des Nations unies sur lequel travaille également Ferriss. Auteur du remarquable campus de l'Academy of Arts de Cranbrook, Eliel Saarinen force l'admiration de Ferriss, qui a dessiné cette réalisation lors d'un voyage et n'a cessé de louer la perfection du projet de gratte-ciel de Saarinen (second primé)

⁵⁹ Cette série de douze dessins est publiée dans la revue bimensuelle *Pencil Points* de février 1943 à décembre 1944. Parmi les dessins, on trouve notamment : *A highway system of tomorrow*, *Pencil Points*, avril 1943 ; *A modern home of tomorrow*, *Pencil Points*, décembre 1943 ; *Post-war planned neighborhood*, *Pencil Points*, août 1944 ; *International airport*, *Pencil Points*, décembre 1944.

⁶⁰ « New York in 1999 », *The New York Times Magazine*, 6 février 1949, pp. 18-19, 51 et 53.

New York in 1999— Five Predictions

Architects and city planners look into the crystal ball and tell what they see.

In 1939—fifty years from now—what will New York be like? Will it be a Wellesian mass of supergrateways and aerial highways or will it be more sane and more green? For a symposium on this subject The Times asked five of the country's best-known architects and planners—Harvey Wiley Corbett, Robert Moses, Elia Szeinbo, Wallace K. Harrison and Hugh Ferriss, for their views. They are presented here.

A SORT OF MODERN VENICE By HARVEY WILEY CORBETT Director of Planning, N. Y. C. Headquarters

WHEN I was asked to write, within the limits of some five hundred words, what New York City would be like fifty years hence, I put the question to a friend—one of those temporarily-memorable, a dweller in Manhattan who was also born here—and he said at once, "You don't need five hundred words, you only need five, namely: 'The same, only more so.' This cryptic answer may be true in nature, but we dwellers in this congested and overcrowded metropolitan area desire to know how the present situation could be 'more so.'"

We must assume, I think, that just as many streets, new and unforeseen things will come upon us in the next fifty years as came in the last fifty. If that, the ever-increasing aspect at which this world is moving should bring upon us many more changes in the future than took place in the past.

We know that a city, by its very nature, is an overcrowded area and will always remain so because it is the gathering together of many people (too many, in fact), who sustain and support the organizations and comforts which make a city attractive—the small, near-by shops of every conceivable sort, the great department stores, the little and the big food markets, the neighborhood stores, the incomparable music halls, the wide choice of theatres, and the endless cultural possibilities with museums, art galleries, colleges and universities, and many others too-unnecessary to mention.

The future city will, of course, have all of these things and many more, but will it have necessarily more confusion, more congestion, more dirt, more noise?

At present, enough of an optimism believes that the city, fifty years hence, will have eliminated most of these objections. This great metropolitan area, radiating thirty to forty miles from City Hall, comprising a population of approximately fifteen million people, is really a part of New York City, although not within its legal boundaries. It is still this great group of people that makes New York what it is.

During the last twenty-five years, very largely through the activity, first, of the Regional Plan, under the sponsorship of the Regional Board, and then the Regional Plan Association, as it is functioning today, it began to move towards a public appreciation of the value of intelligent city planning, but has been somewhat slow to do so. Planning organizations have sprung up in many counties and townships, most of which are included within the limits of the metropol-

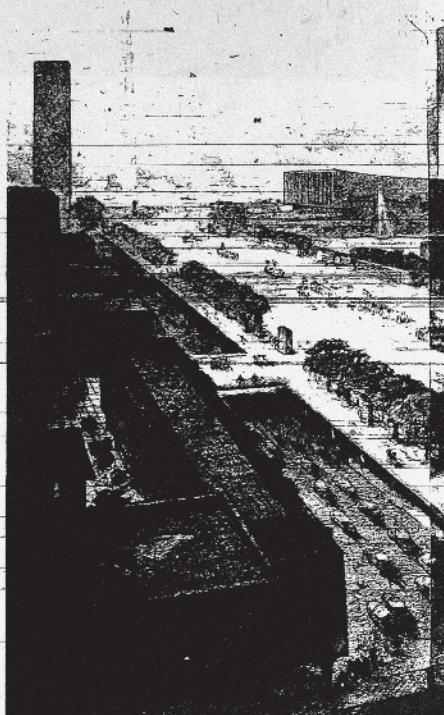
itan. Many meetings, largely attended, have taken place for discussion and deeper understanding of the town and city planning idea.

The fact, carrying on throughout the years, should insure the ultimate elimination of the objectionable features of city life. With very little stretch of the imagination, we could visualize some major changes in the appearance and arrangement of New York of the future. The flow of traffic in the lifeblood stream of any city, to do something about this is the most obvious problem confronting us today. We talk of "off-street parking." City replanners seem to see such parking, in connection with new buildings in proportion to the size of the building to be erected. Assuming this to become the general practice, motor cars would be crossing the sidewalks to reach the "off-street parking" space, and the dangers to pedestrian life would be almost as great as they are now in the middle of a traffic lane.

Let us suppose that we put the central business zone of the city on stilts or, in other words, clear the ground floor to facilitate this "off-street parking." Then, certainly, we would have in addition an upper level for pedestrians, and with them would go the shopping and store level for business. If these upper sidewalks could then be arcaded within the building line, across the streets at block intersections on all pedestrian levels, you would have a sort of modern Venice, in which the pedestrians could move with safety and comfort, looking down on the canals below, filled, not with water, but with freely moving motor cars.

This idea is not original with me, although I proposed it as a solution of New York City's traffic problem over twenty-five years ago. The idea was actually suggested by a well-known figure in the period of the Renaissance, one Leonardo da Vinci; only, in his suggestion, it was not to be a division between pedestrian and vehicular traffic but a division between the peasants and the aristocrats!

Another idea, which is a very immediate and pressing problem concerning life in a great city, is the enormous waste of time and effort and expense of moving a million or more people every day from home to office and from office back to home. We know that in the old city a century ago, the most economical arrangement of living and working was a rowing house, in which the shop was on the ground floor and the family on the second. It would be ridiculous, of course, to try to revive this situation, but to attempt to do something which would bring people, their places of business, and their homes closer together is certainly an idea to be worked out. Engaged in now doing this something on quite an extensive scale, by placing suitable cities where industry

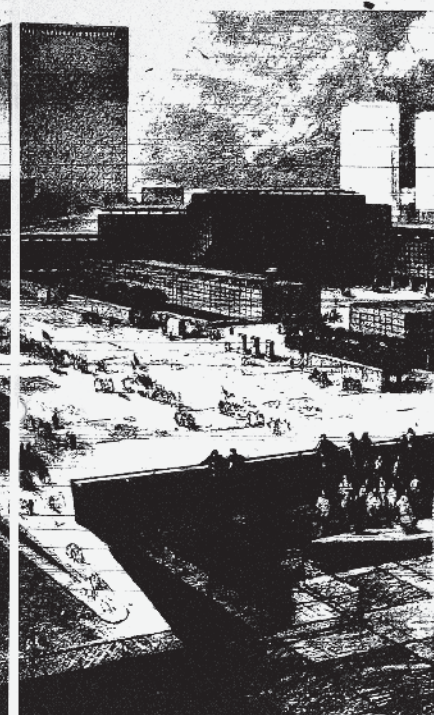


When Hugh Ferriss, architect and artist, a "Visual Consultant" to the United Nations on its permanent home, was asked to participate in this symposium, he sent in this drawing. As

work would, of themselves, be revolutionary in getting an answer for two of our major difficulties. This picture may be visionary, but it is not impossible. It only needs greater cooperation on the part of the citizens themselves, and this could come through increased understanding of intelligent and properly directed city planning.

"NOT SO DIFFERENT" By ROBERT MOSES Commissioner of Parks, New York City

FIRST, Mr. Editor, tell me how I came to be tagged for three prophetic books, and made the list of registered and accredited oracles, ayahu, pale saguara, witches, wizards, callers of spirits from the very deep, crystal gazers, medicine men, seventh sons of seventh sons, wra-

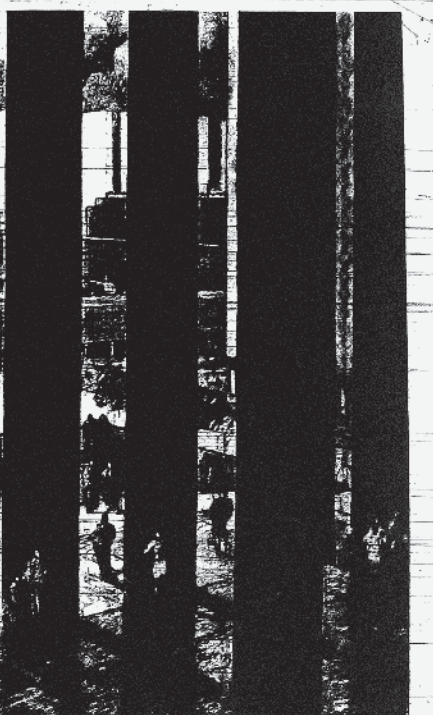


Mr. Ferriss envisions it: "Fifty years from now New York will be a capital city in a world world. A city of several levels, of glass and light, with building masses set wide apart and

separated by tree-lined malls. If will, I hope, be run by atomic power, working for peace, not war. That, of course, is the hope on which the future of the city, and the world, depends."

ship or helicopter will still see the rolling ocean, the majestically unspoiled ocean beaches, Jamaica Bay, the Long Island Sound, the rocky Hudson, and their tributaries, and liberty guarding our magnificent harbor. The great arteries of travel will stand out. The hills of Revolutionary fame will still boast their monuments and citadels; the parks, large and small, will still be conserved for all the people. The great Palisades reservation will still be five times as large as all of Manhattan Island; Jamaica Bay and its shores, reclaimed and dedicated to recreation and air travel, will constitute one-third of Brooklyn; a fourth of the Bronx will remain field forest and stream; Queens will still be suburban, and Staten Island largely rural.

There will be more people, industry, shopping, trade and business, and better



housing. There will be better planning and zoning, some of it perhaps too late to satisfy the perfectionists. The worst of the old slums will be gone, and new forms of urbanism, neither as extensive nor as troublesome, will give another set of reformers something to worry about. There will be other new and as yet unimagined problems, but who wants to live in an age without its challenges?

In ten years, one person out of ten will be living in public or otherwise subsidized housing. In fifty years, it may be one out of six or seven—not an altogether pleasant prospect for those who must pay not only their own way but that of their less fortunate or hard-working brothers.

Traffic will flow freely in 85 per cent of the city and suburbs, and our successors will continue to curse the genera-

tions who selfishly overbuilt and overcrowded the other 5 per cent largely in midtown Manhattan, but I doubt whether they will go as far as to tear out enough man-made structures to change materially an area which will still have its fascination for millions of visitors.

As in the spirit, the enterprise, the magnetism which made the metropolis great, there is not a shred of evidence that their force will lessen. There is no sign of decrepitude, decay or emigration. It will be a great town so long as it is generally hampered to talent, joyous in competition, takes pride in achievement, and insists upon a fair distribution of benefits.

A lot has happened since the first city fathers decorated its shield with the windmill, the beaver and four barrels, and more fate awaits. (Continued on Page 5)

«New York en 1999 - 5 prédictions. Les architectes et les urbanistes regardent leur boule de cristal pour nous dire ce qu'il en sera. D'ici à 50 ans, à quoi ressemblera New York? Sera-t-elle un dédale de super gratte-ciel et d'autoroutes aériennes, ou sera-t-elle plus verte? Le Times s'est adressé à cinq des architectes et des urbanistes les plus renommés du pays.» The New York Times Magazine, 6 février 1949, pp. 18-19. Dessin de Hugh Ferriss.

conçu pour le concours du Tribune Tower à Chicago. Quant à Moses, le puissant commissaire aux parcs de la municipalité de New York, qui a longuement officié comme bras armé du maire Fiorello LaGuardia, il a déjà à son actif la réalisation d'un gigantesque programme d'aménagement de parcs et de plages, de *parkways* et de *highways*, traduction opérationnelle des attendus du Plan régional⁶¹.

Sous le titre bannière de «Decentralized City», Eliel Saarinen prône la décentralisation organique de la ville à l'échelle régionale, seule réponse possible, selon lui, à la congestion urbaine :

À quoi pourrait ressembler un New York décentralisé d'ici 50 ans ? [...] Un *parkway* côtier et une ceinture verte pourraient encercler complètement Manhattan, qui transformerait l'East Side et le West Side en autoroutes. À Manhattan, il y aurait moins et non pas plus de gratte-ciel, et ceux qui resteraient baigneraient dans plus d'air et d'espace libre. Tout ceci pourrait se faire, à condition qu'on le conçoive de manière organique⁶².

Les désurbanistes ont leurs détracteurs, parmi lesquels Wallace Harrison : «Nous devrions laisser aux rêveurs le plaisir de planifier des Broadacre, et espérons que nous continuerons à utiliser ce qu'il nous restera de nos capacités et de notre énergie pour embellir le centre-ville de New York⁶³.» La métropole de Harrison est à la fois concentrée et élargie :

Le centre de la ville deviendra sans aucun doute bien plus concentré, et de ce fait nous devons anticiper la planification et l'exploitation des voies de communication, garantir la fluidité des lignes de communication de la ville grâce à une planification et un contrôle adéquats. En dépit des perspectives utopiques de décentralisation, New York et Manhattan continueront de s'agrandir et de s'intensifier dans les cinquante prochaines années⁶⁴.

61 À propos de l'action de Robert Moses à New York, voir l'ouvrage très critique de Robert Caro, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, New York, Vintage, 1975, et la rétrospective plus récente que lui ont consacrée Hillary Ballon et Kenneth T. Jackson : *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*, W.W. Norton & Company, 2007.

62 «New York in 1999», art. cit., p. 51.

63 *Ibid.*, p. 53.

64 *Ibid.*

Pour Harvey Corbett également, Manhattan reste l'essence de New York, mais l'architecte élargit son échelle spatiale pour projeter sa vision : «Rayonnant à trente ou quarante miles du centre de la ville, comprenant dans sa périphérie une population d'environ 13 millions d'habitants, cette nouvelle aire, bien qu'en dehors de ses frontières administratives, est réellement une partie intégrante de New York City.» L'ouverture vers la décentralisation permet à Corbett de revenir aux dispositifs métropolitains que Ferriss illustre dans une large perspective. Couronnés de terrasses habitées, de larges bâtiments-cités accueillent, outre les résidences, des grands magasins, bureaux, théâtres, clubs de sport, et devraient permettre de garder l'emploi à proximité des habitants. «Résoudre ces deux problèmes – c'est-à-dire le trafic et le rapprochement des personnes de leur travail – serait révolutionnaire [...]. Ce dessein est peut-être visionnaire, mais pas impossible⁶⁵.» La vue de Ferriss témoigne de cet agrandissement du centre dont les masses construites, hautes et basses, bordent de larges avenues, dalles plantées de plusieurs niveaux qui entendent répondre à la question de la congestion par l'élargissement des voies et la séparation des flux.

Dernier à s'exprimer, Robert Moses défend, lui, les grands espaces ouverts environnant la cité dense, qu'il entend dédier à une nature urbaine et récréative. Plages, parcs et *parkways* : la création de ces grandes aménités régionales constitue pour lui le contrepoint indispensable à l'hyperdensité du centre. Sa proposition s'intitule «Not so different», témoignant de sa position stratégique aux affaires de la métropole⁶⁶.

Les métamorphoses de l'infrastructure

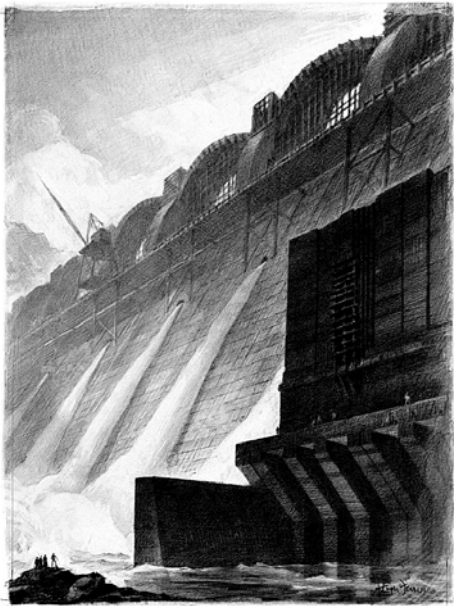
Les nouveaux artefacts de l'aménagement du territoire régional et national offrent à Hugh Ferriss un horizon inédit :

L'accent étant aujourd'hui mis sur des constructions qui n'étaient pas auparavant nommées comme «architecturales» – tels les pistes d'atterrissage, les autoroutes, les chantiers navals, les complexes industriels –, le terme même de «rendu architectural» peut désormais paraître inapproprié. Toutefois, ce qui permettait de visualiser un Empire State Building peut toujours permettre de visualiser l'aéroport de LaGuardia, un East River Drive, une nouvelle cale sèche ou une future usine de munitions⁶⁷...

65 Harvey W. Corbett, *ibid.*, pp. 18-19.

66 Robert Moses, *ibid.*

67 Hugh Ferriss, «Re-Renderings», *Pencil Points*, juillet 1940, p. 401.



Hugh Ferriss,
Grand Coulee Dam
(Snake River,
Washington), 1942.

Dans ce nouvel article, «Re-renderings», qu'il publie en 1940, Ferriss reconnaît la valeur architecturale de ces monuments de la technique. Ce faisant, il renverse le point de vue : «La transformation du construit implique sans doute une transformation de la représentation du construit⁶⁸.»

Financé par une bourse de la Brunner Foundation, un voyage exploratoire réalisé en 1941-1942 lui permet de découvrir des ouvrages, bâtiments, aménagements récents, témoignant à la fois de l'agrandissement et du glissement des échelles des réalisations : le barrage de la Tennessee Valley Authority, une aciérie d'Albert Kahn à Détroit, l'Academy of Arts de Cranbrook par Eliel Saarinen, le Johnson Wax Building de Frank Lloyd Wright. Les dessins qu'il ramène de son périple américain sont présentés en 1942 à l'Architectural League puis sous la forme d'une exposition au Whitney Museum. Le lyrisme dont Ferriss faisait preuve lorsqu'il dessinait les gratte-ciel de *Metropolis* s'exprime désormais dans les grands monuments héroïques de l'aménagement du territoire national. Au contact de nouvelles commandes, Ferriss revient à la question de l'infrastructure, élargissant la signification de son acception.

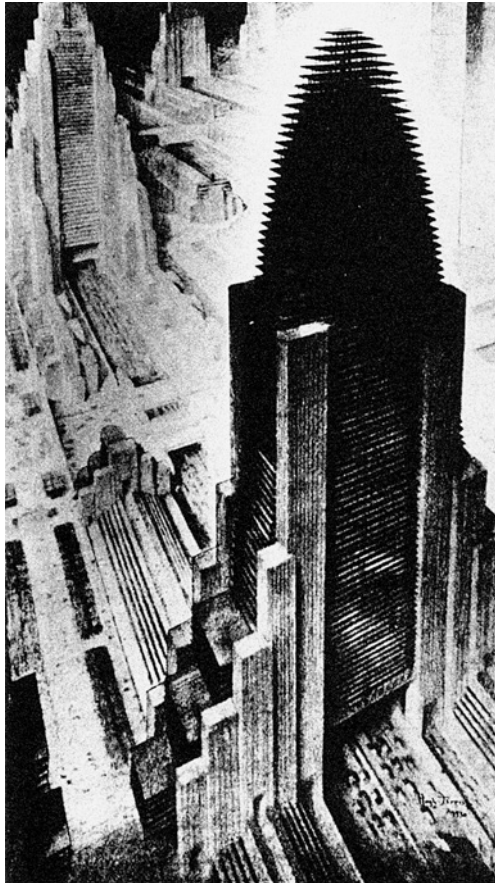
Ce quatrième énoncé – le statut architectural et urbain de l'infrastructure – figurait déjà à l'agenda de *Metropolis*. Ferriss y magnifiait la puissance des flux tout en stigmatisant les maux qu'ils engendraient : «Dans la mesure où, écrivait-il alors, les avenues et les rues d'une ville ne sont autres que ses artères et ses veines, on peut se demander quel médecin oserait promettre la santé à un organisme dont le flux sanguin s'épaissit régulièrement⁶⁹.» Toutefois l'image, naturelle ou sanguine, des fleuves et des canaux, des artères et des veines, ne pouvait à elle seule qualifier les espaces dédiés aux flux de circulation. *Metropolis* figurait de nouvelles typologies infrastructurelles. Jouant sur une tectonique des plaques, le sol de la ville se soulevait, créant une strate surélevée formée de voies aériennes se croisant au droit des stations de trafic des *superskyscrapers*.

La pensée urbaine de l'infrastructure dans l'œuvre de Ferriss peut se lire de manière explicite au travers de sa contribution à la conception des aéroports de New York. Ferriss publie en août 1930 un premier projet d'*Airport of Tomorrow*⁷⁰, qui s'inscrit dans le contexte de la grande consultation internationale d'idées lancée fin 1929 par la

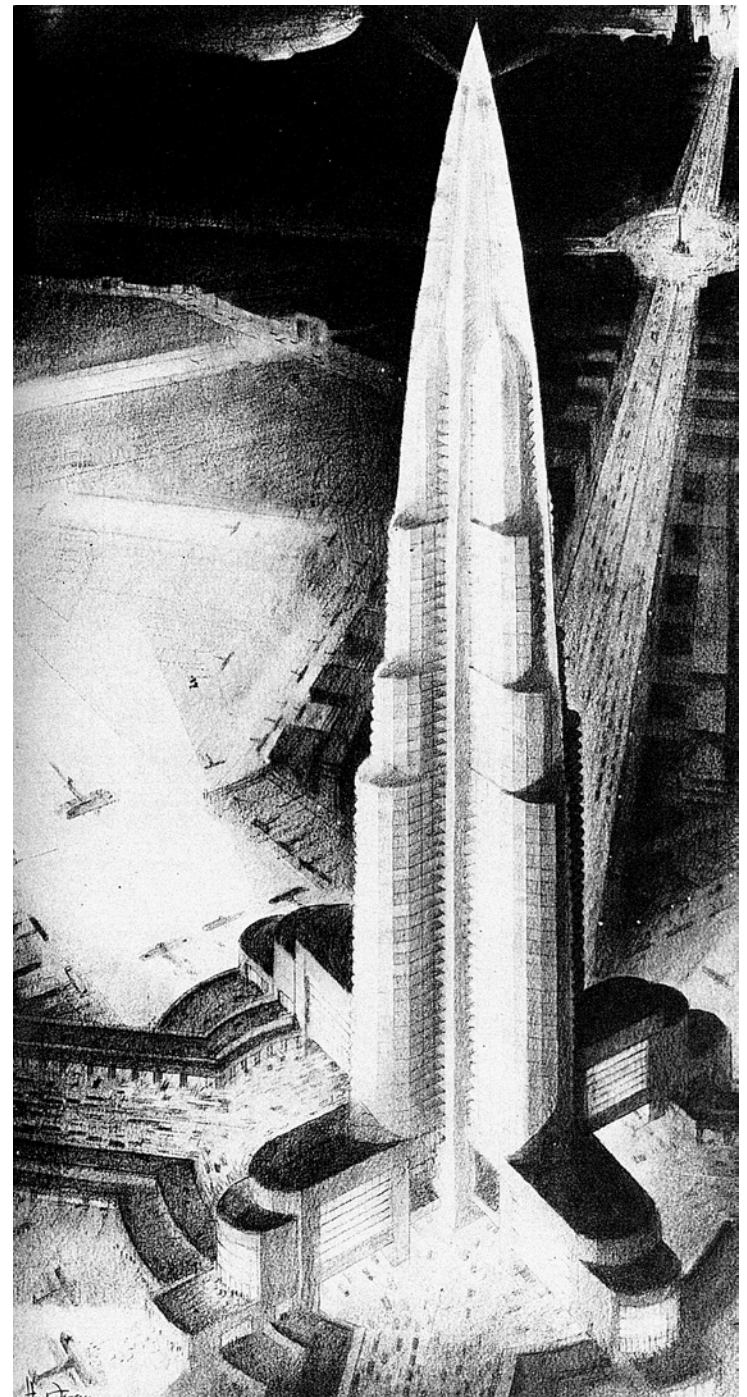
⁶⁸ *Ibid.*, p. 402.

⁶⁹ Hugh Ferriss, *La Métropole du futur*, op. cit., p. 24.

⁷⁰ Hugh Ferriss, *Airport of tomorrow*, *The American Architect*, vol 138, août 1930, p. 67.

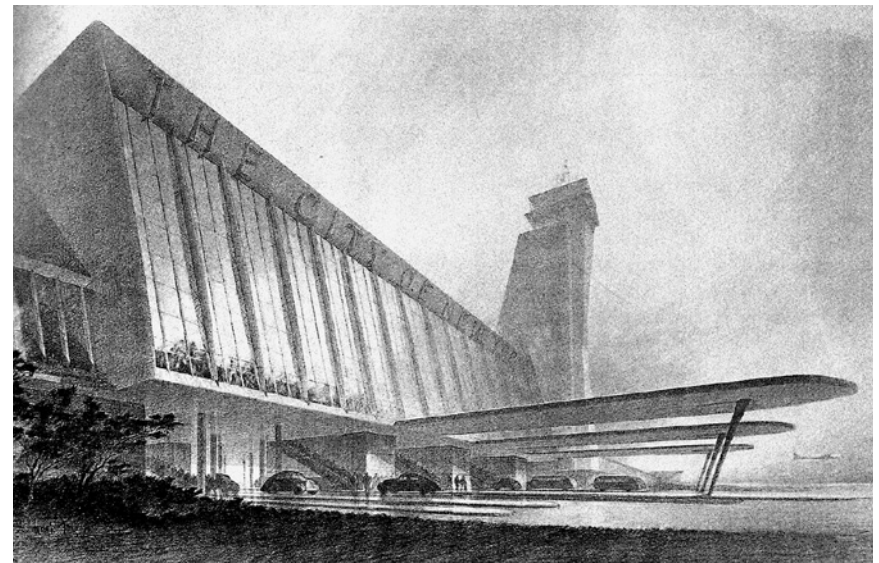
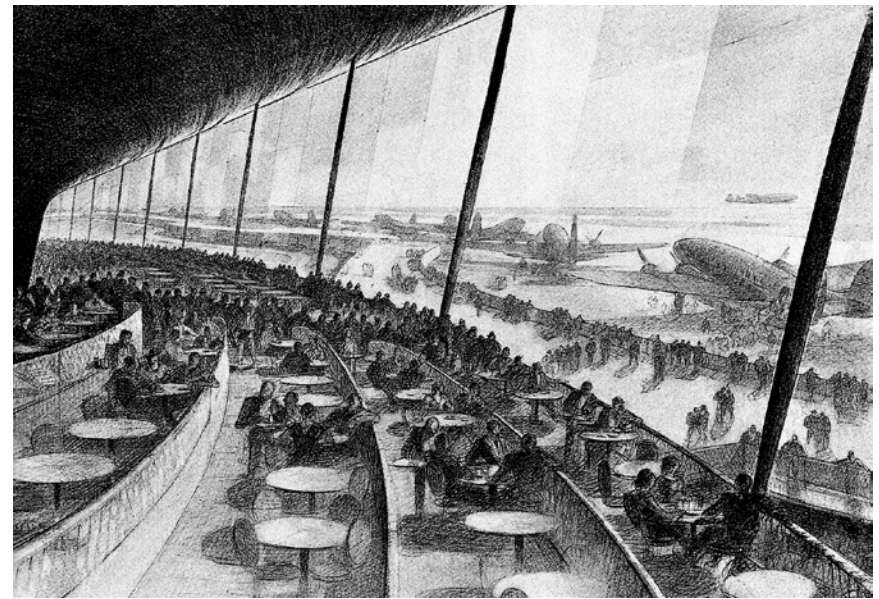


Deux perspectives de Hugh Ferriss publiées
dans *The American Architect* en avril et août 1930:
- ci-dessus: *Vue aérienne d'une ville imaginaire*;
- à droite: *Airport of Tomorrow*.



Lehigh Portland Cement Company sur la question aéroportuaire, encore balbutiante dans sa définition pratique. Le champ des possibles s'ouvre alors aux visionnaires. Corbett qui, avec Raymond Hood, préside le jury de la consultation, dessine en parallèle un projet d'aéroport du futur, prédisant que : « Dans cent ans, le centre de la ville standard sera confondu avec le centre de son principal aéroport. [...] L'aéroport sera le lieu universel de diffusion⁷¹. » Les dessins de Ferriss et Corbett ont en commun de figurer l'aéroport comme dispositif constitutif du milieu urbain. Ce faisant, ils entendent démontrer la viabilité des innovations urbaines qu'ils proposent par ailleurs, en les cristallisant dans cette nouvelle typologie. Corbett intègre et superpose en un unique ensemble les fonctions de transit, les activités commerciales, les rampes et la plateforme d'atterrissage, agrandissant par là même la taille du block qu'elles programment. Ferriss pose son aéroport sur l'une des toitures intermédiaires de ses gigantesques gratte-ciel, consacrant la nouvelle dimension du *superblock*. L'immeuble devient terminal, tandis que l'infrastructure devient superstructure.

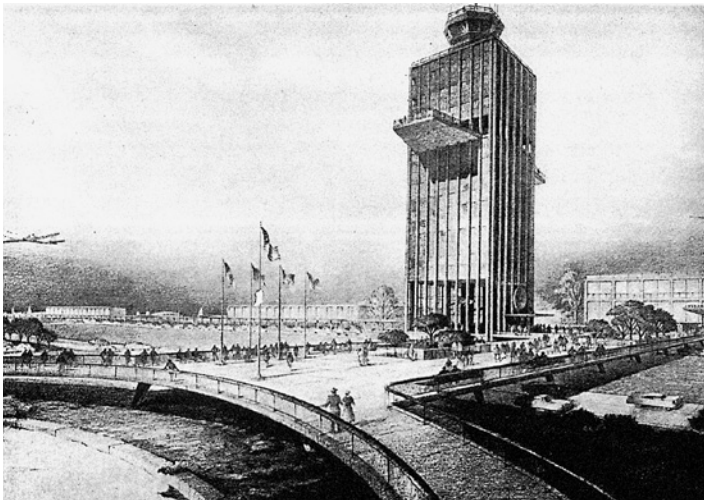
Cette acception du *terminal* constitue le deuxième axe de la pensée de Ferriss sur l'infrastructure. L'occasion lui est donnée de la développer encore plus concrètement au travers de sa contribution aux projets du nouvel aéroport de LaGuardia (inauguré en 1939 pour la tenue de la World's Fair), puis après-guerre en participant à la conception de l'aéroport d'Idlewild dont il suit la réalisation jusqu'à la fin des années 1950⁷². Ces deux projets consacrent le déplacement de l'aéroport hors la ville et sa reconfiguration parallèle comme « ville en soi » projetée sur les terrains vierges ouverts par l'expansion suburbaine. Missionné en 1945 avec les architectes Delano et Aldrich par Robert Moses et Fiorello LaGuardia, Ferriss projette une première esquisse de la future aérogare d'Idlewild. La matière première qui lui sert à définir l'architecture du terminal est celle des flux de circulation, automobiles et aériens. L'artiste fait littéralement pénétrer la vitesse dans ses bâtiments, intégrant rampes et voies intérieures au sein même de la construction. Pour le restaurant panoramique, Ferriss incline la grande façade vitrée transparente, spectacularisant le face-à-face des foules de visiteurs urbains avec le ballet aérien des pistes et donnant ainsi l'illusion qu'intérieur



Hugh Ferriss, vues du projet de l'Airport Authority pour le New York International Airport, 1946 :
- en haut : restaurant panoramique ;
- en bas : bâtiment d'entrée de l'aéroport.

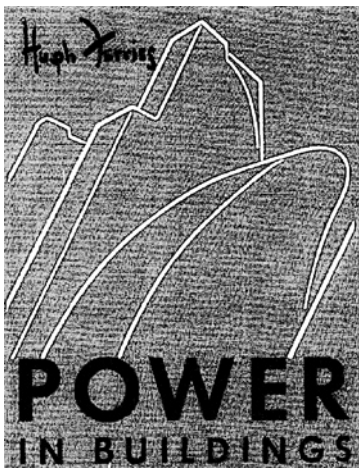
⁷¹ Harvey W. Corbett, « The Airport of the Future », *Architectural Forum*, janvier 1930, pp. 71-74.

⁷² La construction de l'aéroport d'Idlewild débute officiellement en avril 1942. L'aéroport ouvrira définitivement ses portes en 1948, la réalisation de son infrastructure se poursuivant au-delà de son inauguration. Il changera de nom le 24 décembre 1963 suite à l'assassinat du président Kennedy pour devenir l'aéroport John-Fitzgerald-Kennedy.



Hugh Ferriss, vue perspective de la Terminal City de l'aéroport d'Idlewild, 1955.

232



Couverture de Hugh Ferriss, *Power in Buildings: An Artist's View of Contemporary Architecture* [1953], Santa Monica (Californie), Hennessey and Ingalls, 1998.

et extérieur ne font qu'un. De leur côté, les ingénieurs Clarke, Rapuano et Holleran superposent *taxiways* et autoroutes, faisant écho aux villes imaginaires dessinées par Corbett et Ferriss dans les années 1920.

Ce projet ne se concrétisera pas, du fait notamment d'un conflit important entre différents acteurs new-yorkais pour prendre le contrôle des aéroports de la ville. L'éphémère City Airport Authority, créée par Moses pour contrer les velléités de la Port Authority d'intégrer dans son giron ces nouvelles infrastructures, cède le pas en 1947 à l'autorité portuaire qui rafle la concession des aéroports de la métropole⁷³. Mais en dépit de ce changement de pilote, Ferriss poursuit son travail sur Idlewild. Associé à Wallace Harrison qui a été désigné par la Port Authority urbaniste en chef du projet de Terminal City, le perspectiviste préfigure en 1955 la structure urbaine qui sera réalisée : un système d'aéro-gares indépendantes disposées en ovale autour d'un grand espace central aménagé en *plaza* et ponctué de parcs, de promenades et de parkings⁷⁴. Une promenade supérieure relie le terminal des arrivées à la tour de contrôle, conduisant à un belvédère surplombant les réseaux routiers d'où l'on peut admirer l'envol des avions. L'ensemble de la perspective figure une ville suburbaine et ludique, réintégrant les attributs modernistes : séparation des flux et superposition des espaces publics, lignes nettes et épurées des bâtiments, le tout baignant dans un parc aéré.

L'investissement de Hugh Ferriss dans la conception aéroportuaire montre de quelle façon l'artiste renouvelle, au fil des mutations de la ville et de son infrastructure, ses visions et la façon dont il les représente. L'idée de « ville aéroportuaire » autonome et extra-urbaine naît de l'impossibilité de refonder la ville constituée pour accueillir les mobilités contemporaines. D'un dispositif urbain intégré à la cité – l'Airport of Tomorrow qui réinterrogeait les notions d'immeuble, de block et de réseau –, l'aéroport ferrissien glisse vers le projet suburbain – la Terminal City –, renouvelant *in vivo* les thèmes métropolitainistes⁷⁵.

233

L'héritage de Ferriss

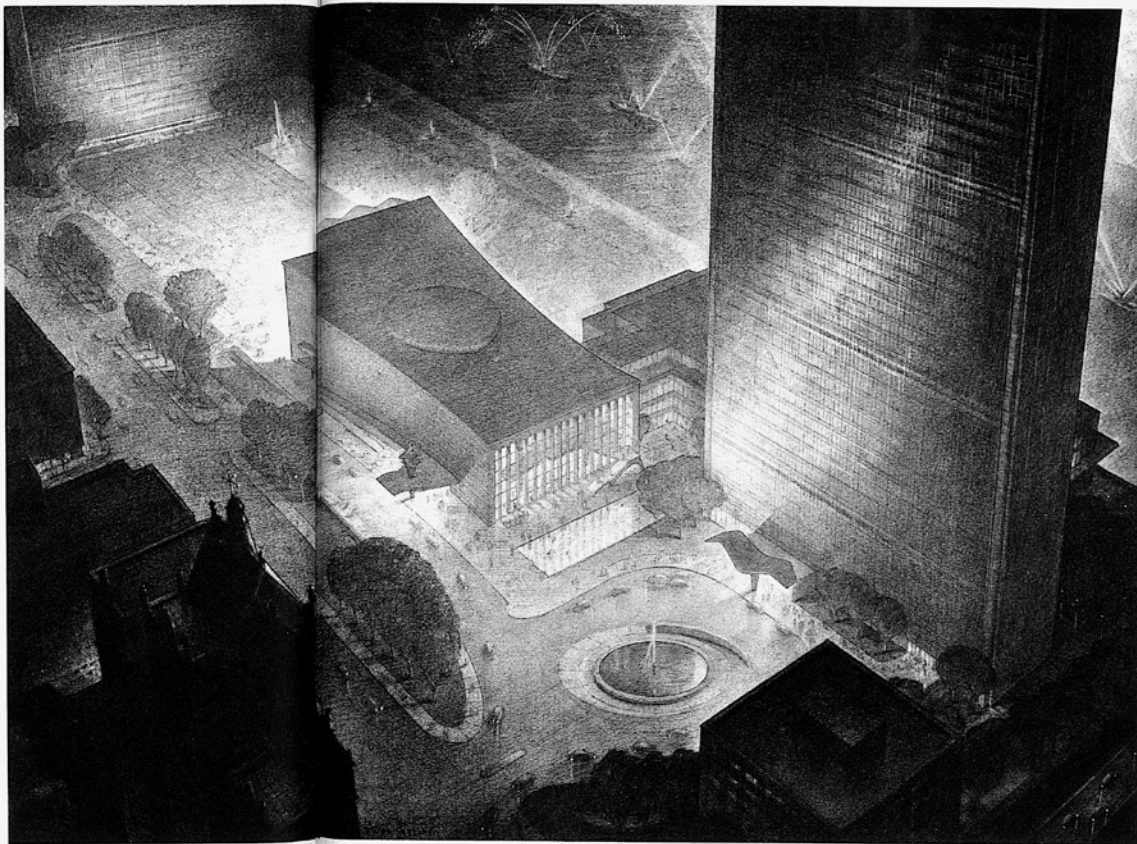
Dernier manifeste de son œuvre littéraire et picturale, qui reprend et prolonge le romantisme exacerbé des opus précédents, l'ouvrage ultime

- ⁷³ Jameson W. Doig, *Empire on the Hudson, Entrepreneurial Vision and Political Power at the Port of New York Authority*, New York, Columbia University Press, 2002.
- ⁷⁴ Wallace K. Harrison, texte de présentation du concept de Terminal City pour la Port Authority, 16 février 1955 (Archives de Wallace K. Harrison, boîte 3, Drawings and Archives, Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University, New York).
- ⁷⁵ Sur l'histoire des relations entre l'urbanisme et la mobilité aérienne, voir Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

44 General View, United Nations Headquarters

This picture, based on blueprints and on a sketch made from a helicopter poised over the site, was published on the day the cornerstone was laid. There are only a few details in which it does not agree with the shapes of the buildings as later erected. To watch a dream come true, to see rising in metal and stone what had existed in imagination only, this is an experience well known to all who are in any way connected with the practice of architecture.

In this book I have not been concerned with prophecies, but one will be ventured here. In 1958 or thereafter, when not only the buildings will have been completed but also the carefully planned landscaping, if you will go to the extreme northeast corner of the terrace overhanging the East River, lean against the shipshape railing, and look back at this world capital standing before you in its entirety, you will get (what the premature talk during construction did not give, and what drawings can never give) an understanding of the simple and strong conception that the Director of Planning and the Planning Staff have had in mind from the beginning.



de Hugh Ferriss, *Power in Buildings*, est publié en 1953, deux ans après l'achèvement du siège des Nations Unies, projet auquel Ferriss participe activement : comme consultant d'abord, dans un contexte de complexité et de sophistication croissante de la construction urbaine ; comme perspectiviste toujours, l'artiste finalisant un dessin qui montre comment le terrain de 17,5 acres pourrait être transformé en un parc aéré pour le futur siège de l'institution ; comme créateur enfin, impliqué dans le processus même de la conception et de l'accouchement du projet. En qualité de *design consultant*, Ferriss est étroitement associé au *design board* qui s'installe en janvier 1947 dans la suite 2700 du RKO Building du Rockefeller Center. « Architecte » en charge de tous les dessins des présentations réalisées, il devient l'*interprète* simultané du projet en train de se faire, enregistrant, opposant, réconciliant les positions des dix équipes internationales qui œuvrent sur la conception de l'opération :

Cette image, inspirée des esquisses et d'un croquis réalisé depuis un hélicoptère survolant le site, fut publiée le jour où la première pierre fut posée. Il n'y a que très peu de détails qui ne correspondent pas aux formes des immeubles tels qu'ils ont été érigés depuis. Voir le rêve devenir réalité, regarder s'édifier en métal et en pierre ce qui n'avait existé que dans l'imagination, c'est une expérience bien connue de tous ceux qui ont été d'une façon ou d'une autre plongés dans la pratique de l'architecture⁷⁶.

236

Jusqu'à sa mort en 1962, Ferriss accompagne et anticipe les mutations métropolitaines. Peu avant sa disparition est adoptée en 1961, la deuxième Zoning Law qui remet en cause celle qu'avait défrichée Ferriss à l'aube de sa carrière, en investissant cette fois-ci la question de l'espace public. Au sein de Manhattan, l'immeuble Ziggourat cède la place à l'immeuble Plaza, pendant que se poursuit le formidable déploiement suburbain de la métropole. C'est aussi dans cette tension entre l'hypercentre et la périphérie sans fin que se construit le futur new-yorkais, autour de cette aporie d'une ville en croissance qui mise sur son icône flamboyante pour la représenter, tout en s'appuyant sur son milieu élargi pour la servir.

L'œuvre de Hugh Ferriss est plus que présente aujourd'hui. D'abord les rétrospectives et la diffusion de son œuvre ont eu un impact majeur, témoignant de l'actualité de ses travaux. En 1978, Rem Koolhaas nous fit ainsi redécouvrir les dessins du perspectiviste en s'en faisant l'exégète

⁷⁶ Hugh Ferriss, *Power in Buildings*, op. cit., ill. 44.

dans *New York délire*. D'autres lui emboîtèrent le pas, contribuant à rediffuser l'imaginaire ferrissien dans l'iconographie urbaine contemporaine. Jean Ferriss Leich, sa fille, publia en 1986 un premier ouvrage intitulé *Architectural Visions : The Drawings of Hugh Ferriss*. La même année, Carol Willis réédita l'ouvrage manifeste de Ferriss, *The Metropolis of Tomorrow*, aussitôt donné en traduction française dans le catalogue d'une exposition consacrée à l'artiste au Centre Georges-Pompidou en 1987. Créé en 1996 par l'historienne Carol Willis, spécialiste de l'architecture métropolitaine new-yorkaise, le Skyscraper Museum, situé au Sud de Manhattan face à Battery Park, a depuis exposé à plusieurs reprises l'œuvre de Hugh Ferriss⁷⁷.

Enfin l'actualité new-yorkaise continue les thèmes explorés par Ferriss : la rationalisation de l'hypercentre, la régionalisation de la métropole, l'aménagement de la périphérie, la consolidation de grandes structures métropolitaines. La bataille entre métropolitainistes et régionalistes n'a pas cessé, se prolongeant ainsi dans les débats entre historiens, comme l'atteste la critique que Carol Willis adressa en 1986 à l'attention de Francesco Dal Co et Mel Scott à propos de leur analyse du zoning new-yorkais dans l'entre-deux-guerres, fortement marquée selon elle par leur proximité avec Stein, Mumford et d'autres membres de la RPAA⁷⁸. Peu avant, elle avait aussi contesté l'analyse de Manfredo Tafuri qui, dans son article « The Disenchanted Mountain », soutenait qu'il y avait eu en Amérique une absence de considération pour le rôle urbain des gratte-ciel. L'existence même de la « Titan City » conçue par Hugh Ferriss constituait alors une preuve du contraire aux yeux de la directrice du Skyscraper Museum qui plaidait pour la reconnaissance d'une « New York School »⁷⁹. Même si pour l'heure la postérité n'a semble-t-il retenu de l'œuvre de Ferriss que les dessins des enveloppes de zones et son ouvrage *The Metropolis of Tomorrow*, le débat autour des questions que le perspectiviste avait investies avec vigueur nourrit encore la construction imaginaire et pratique de la métropole.

237

⁷⁷ « New York Modern », exposition 2007-2008, Skyscraper Museum, New York. www.skyscraper.org/EXHIBITIONS/FUTURE_CITY/new_york_modern.htm.

⁷⁸ Lire de Carol Willis, « Zoning and Zeitgeist », art. cit., et de Francesco Dal Co, « From Parks to the Region: progressive ideology, the reform of the American city », in Giorgio Ciucci, Francesco dal Co, Mario Manieri-Elia et Manfredo Tafuri (dir.), *The American City: From the Civil War to the New Deal*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1979, pp. 143-297 ; Mel Scott, *American City Planning since 1890: A History Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley, University of California Press, 1969.

⁷⁹ Manfredo Tafuri, « The Disenchanted Mountain: The Skyscraper and the City », in Giorgio Ciucci et al. (dir.), op. cit., p. 400 ; Carol Willis, « The Titan City, Forgotten Episodes in American Architecture », art. cit., p. 26.