



HAL
open science

Broadacre city versus Futurama deux visions contrastées de la ville dispersée dans l'Amérique des années 1930

Gerald Billard, Arnaud Brennetot

► To cite this version:

Gerald Billard, Arnaud Brennetot. Broadacre city versus Futurama deux visions contrastées de la ville dispersée dans l'Amérique des années 1930 . Cercles : Revue Pluridisciplinaire du Monde Anglophone, 2013. hal-01626111

HAL Id: hal-01626111

<https://hal.science/hal-01626111>

Submitted on 30 Oct 2017

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.



**BROADACRE CITY VERSUS FUTURAMA
DEUX VISIONS CONTRASTÉES DE LA VILLE DISPERSÉE
DANS L'AMÉRIQUE DES ANNÉES 1930**

GERALD BILLARD ET ARNAUD BRENNETOT

Université de Rouen / UMR CNRS 6590 ESO et UMR CNRS 6266 IDEES

Au cours des années 1930, alors qu'en Europe la réflexion urbanistique est dominée par le fonctionnalisme, plusieurs projets alternatifs émergent aux États-Unis, intégrant la nécessité de mieux articuler la planification des villes à l'action régionale naissante. Deux expositions organisées à New York témoignent des nouvelles façons d'envisager l'urbanité au cours de cette période : Broadacre City correspond à une maquette présentée par Frank Lloyd Wright lors de l'Exposition des Arts Industriels organisée au Rockefeller Center en 1935 tandis que Futurama, conçue par le designer Norman Bel Geddes pour la firme General Motors, est présentée lors de l'Exposition Universelle de New York en 1939.

À cette époque, imaginer la ville du futur suppose de prendre en compte la place de l'automobile. Parmi les différentes anticipations envisagées, Broadacre City et Futurama marquent un changement du régime scopique porté sur la ville américaine : toutes deux sises dans la ville symbole de la verticalité et de la densité, ces deux expositions utilisent des maquettes et des dessins futuristes, pour amener le public à imaginer la forme que pourrait prendre une ville horizontale dans laquelle la civilisation américaine, ou « usonienne », pour reprendre la terminologie proposée par Wright lui-même, pourrait se réinventer. Loin de se réduire à de simples visions esthétiques, les paysages qu'elles laissent entrevoir intègrent tous les aspects de la technologie et de la culture matérielle de l'époque : la maison individuelle et l'autoroute se présentent comme les éléments paysagers récurrents de la trame spatiale dans laquelle doit se couler la nouvelle Amérique, réconciliant l'idéal pastoral de Jefferson et la modernité.

Dans ces deux cas, l'exposition se présente comme un outil pédagogique qui préfigure, dans une certaine mesure, la réflexion prospective : en représentant l'image d'un futur possible, voire désirable, elle invite à

repenser les conditions d'action dans le présent et nourrit l'imagination planificatrice de la nouvelle technostructure en charge de l'urbanisme et de l'aménagement. Cette action de l'artiste au service d'un décloisonnement de l'imaginaire collectif résonne évidemment avec les liens qui se tissent aujourd'hui entre architectes et politiques pour concevoir la forme de la ville durable.

1. Présentation des deux expositions

1.1. Broadacre City

Broadacre City correspond à une série de maquettes présentées par l'architecte Frank Lloyd Wright, lors de l'Exposition des Arts Industriels organisée au Rockefeller Center en 1935. Cette exposition itinérante, montrée également dans différentes villes comme Madison (Wisconsin), Pittsburgh, Washington, Iowa County, Marquette (Michigan) au cours des mois suivants, a été réalisée au cours de l'hiver 1934-1935 par ses étudiants au sein de son atelier de Taliesin West, à Chandler dans l'Arizona. Elle a notamment été financée par Edgar J Kaufmann, propriétaire d'une chaîne de magasins à Pittsburgh, dont le fils était étudiant à Taliesin¹.

L'exposition est composée d'une maquette principale censée représenter une section de l'espace américain idéal et de plusieurs maquettes annexes comprenant différents types de maisons ainsi que certains équipements liés à la circulation (rails, ponts, échangeurs routiers). La maquette principale représente un espace de 4 miles carrés prévu pour accueillir 1 400 familles, soit environ 7 000 habitants. Wright utilise ici une grille uniforme composée de cellules d'un *acre* (4 040 m²), dans laquelle aucun élément n'est identique à un autre. Il décrit cette forme comme un patchwork, un damier juxtaposant des parcelles dédiées à des fonctions différentes : les habitations, chacune disposant d'un jardin et d'un atelier mais aussi des équipements collectifs (écoles, hôpitaux, équipements culturels, petits centres commerciaux situés au croisement des axes de circulation...). Des tours de logements collectifs et de bureaux parsèment l'ensemble, le tout étant entouré de terrains agricoles et de bois. La séparation paysagère entre ville et campagne a disparu. Wright prend ainsi le contre-pied de l'idée de division fonctionnelle de l'espace et refuse le zoning qui fonde le fonctionnalisme de la Charte d'Athènes,

¹ En 1936, très intéressé par le travail de Wright, Edgar J Kaufmann lui commande même une maison d'été, au bord d'une rivière en Pennsylvanie et qui deviendra la très célèbre *Fallingwater*.

(Congrès international d'architecture moderne 1933). C'est d'ailleurs dans un article publié dans le *New York Times* et intitulé « *Broadacre City: An Architect's vision* » (20 mars 1932), afin de proposer une alternative au projet de ville radieuse de Le Corbusier, que Wright utilise pour la première fois l'idée de ville dispersée. À Broadacre City, tout est relié par des axes de communication, par un important réseau électrique qui rend possible la dissémination des activités productives, complété par un système de routes et de liaisons téléphoniques qui permet les interconnexions et les rencontres entre habitants. Selon l'architecte, l'avènement des nouveaux moyens de communication modifie l'échelle des modes d'habiter. Dans ces conditions, la concentration n'est plus nécessaire. Le réseau de communication qu'il imagine respecte une hiérarchie visible dans le paysage, comprenant un réseau de rues et de chemins pédestres pour permettre les dessertes locales et un réseau à grande vitesse, autoroutier et ferroviaire, reliant les comtés les uns aux autres. Ce second réseau figure sur un pan de la maquette, jouté par des hôtels, des équipements commerciaux et des bâtiments d'affaires.

Frank Lloyd Wright conçoit ainsi l'espace américain comme une succession de cellules emboîtées harmonieusement, depuis l'espace domestique, celui que figure la maquette, jusqu'à l'espace de la nation en passant par l'espace du comté, dont l'étendue varie de 30 à 50 *miles carrés* (80 à 130 km²).

1.2. Futurama : radioscopie d'un succès populaire

Lors de sa présentation dans le cadre de la New York World's Fair de 1939, *Futurama* est considéré comme « le plus grand modèle animé jamais construit » [MORSHED : 74]. La réalisation de Norman Bel Geddes a pour objectif de faire découvrir aux visiteurs de l'exposition new-yorkaise dont le thème est « *Building the world of tomorrow* », la ville américaine des années soixante. Sponsorisée par General Motors et installée au sein du pavillon du constructeur automobile, l'exposition s'étend sur 4 000 m² et est constituée de 500 000 bâtiments, un million d'arbres de 15 essences différentes, 50 000 véhicules dont 10 000 sont utilisés pour animer un système autoroutier imaginaire. Comme pour le modèle de Broadacre City, l'organisation spatiale de Futurama reprend la trame d'arpentage, classique aux États-Unis, des *blocks* séparés par un réseau de rues au plan orthogonal. Le bâti se compose principalement de petits immeubles bas (5 étages) avec, tous les dix pâtés de maison, des gratte-ciel avec terrasse, entourés d'au moins deux *blocks* d'espaces verts. Les voies rapides (*highways*) dominent le paysage. Elles assurent la liaison rapide ville-campagne sous la forme d'autoroutes à 14 voies et desservent directement le rez-de-chaussée des immeubles.

Reprenant le principe urbain de la dalle urbaine surélevée, les voies piétonnes, placées à un niveau supérieur, desservent le premier étage des bâtiments. Avec son système de *highways* automatiques (voitures guidées au sol), ses usines énergétiques et ses fermes dont les récoltes se font de manière automatisée, Futurama prophétise une utopie urbaine américaine régulée par une technologie de pointe. Les 25 millions de visiteurs qui se succèdent dans le pavillon de General Motors sont censés s'immerger dans un futur résolument moderne². Les innovations qu'ils découvrent sur la maquette ne sont cependant pas complètement fantastiques ou extravagantes. « Dans Futurama, Norman Bel Geddes a injecté assez de 1939 pour rendre plausible sa vision du monde de 1960 » [CODGELL : 235]. Il utilise pour cela une technique de mise en scène particulièrement innovante. Passant par groupes de 522, les spectateurs sont convoyés assis sur une plate-forme surplombant la maquette à différentes altitudes. Progressant à une vitesse de 40 mètres par minute, les visiteurs cheminent à l'intérieur d'un circuit de 1,2 km de long au cours duquel un commentaire audio leur est délivré.

Ancien décorateur au Metropolitan Opera de New York, Geddes ponctue l'univers imaginaire qu'il dessine d'éléments réalistes contribuant à rendre crédibles la nature de son projet. Il drape ainsi sa maquette de photos aériennes (New York, Saint-Louis, Jersey City, Yosemite Valley...), troublant encore un peu plus les repères des spectateurs naviguant entre fiction et images connues de la réalité. En faisant prendre de la hauteur aux visiteurs, le futur se dévoile ainsi en trois dimensions et devient plus facilement assimilable par le public. Futurama cherche à étonner le spectateur par les objets qui lui sont donnés à voir dans la maquette mais aussi par les dispositifs techniques développés par Geddes pour les plonger dans cet univers moderniste [MORSHED, 2004]³.

2. Une nouvelle façon de penser l'urbanité

Les deux modèles urbains présentés par Wright et Geddes sont pensés dans un contexte propice au renouvellement des cadres intellectuels. La crise

² Chaque spectateur quittant le pavillon de General Motors recevait un badge sur lequel était inscrit « *I have seen the Future* », renforçant ainsi le sentiment d'avoir touché des yeux son propre avenir par anticipation.

³ « Venez voir le futur avec General Motors. Un vol transcontinental au-dessus de l'Amérique de 1960. Que verrez-vous ? Quels changements vont apparaître ? Ce vol à la manière d'Aladin à travers le temps et l'espace est la conception de Norman Bel Geddes des nombreuses merveilles qui vont se développer dans un futur pas si lointain que cela », Extrait de la brochure de présentation, General Motors, 1939.

économique de 1929 entraîne un changement d'attitude des élites à l'égard du libéralisme classique. Contre ce modèle, s'impose peu à peu l'idée d'un interventionnisme public combinant action volontariste et programmation rationnelle (exemple du *New Deal*). Les États-Unis s'engagent alors dans les premières expériences de planification opérationnelle. Ce mouvement encourage les responsables politiques et les aménageurs à de nouvelles initiatives, prenant conscience que l'urbanisme ne peut plus être conçu sans réflexion à l'échelle régionale (*regional planning*). La fin des années 1930 correspond également au retour à un certain optimisme, lié à la sortie progressive de la Grande Dépression. Les Américains semblent à nouveau prêts à rêver d'un avenir meilleur, portés par un progrès technologique qu'ils placent au service de la quête renouvelée du bonheur collectif. La société américaine, majoritairement urbaine, se voit alors proposer, à travers les deux expositions new-yorkaises, deux visions différentes du futur.

2.1. Un constat partagé : remédier à la congestion dans les villes géantes

Pour Wright comme pour Geddes, la concentration urbaine semble être une forme périmée. Cette idée n'est pas nouvelle car, dès la fin du XIX^e siècle, des urbanistes-paysagistes modernes tels que Ebenezer Howard, père de la Garden-City, ou Frederick Law Olmsted, fervent promoteur des parcs intra-urbains, militaient déjà en faveur d'un modèle alternatif à la ville industrielle.

2.1.1. Lutter contre la déshumanisation de la ville dense

Outre sa dénonciation de la concentration, de la pollution et de la perte de temps liées à l'engorgement, Wright développe à travers Broadacre City une critique radicale des transformations de la ville moderne. Tout comme Lewis Mumford, il exprime une véritable hostilité à l'égard de la standardisation, de la mécanisation et du fonctionnalisme. Il dénonce ainsi les méfaits de la verticalité, des gratte-ciel qu'il qualifie de boîtes voire d'« échafaudages inconfortables » et s'en prend à l'entassement inhumain de la ville industrielle. Il regrette que dans cette ville de la hauteur l'habitant soit réduit à l'état de simple producteur/consommateur, qu'il ne puisse exprimer sa créativité et l'inventivité indispensables pour qu'une démocratie vivante s'épanouisse. Dans le même temps, il condamne les dérives et l'asservissement auxquels conduisent, selon lui, le capitalisme, les monopoles et la spéculation. Les nuisances de la concentration spatiale sont attribuées à la concurrence, au règne du *big business* et de la course au profit. À l'instar de Geddes, ce constat l'amène à préconiser une refondation de la cité américaine.

2.1.2. Lutter contre l'encombrement de la circulation

Au-delà des formes urbaines qu'il laisse entrevoir, Geddes se préoccupe avant tout des problèmes de circulation. Dans la réflexion qu'il mène pour lutter contre la congestion urbaine, il se tourne dans un premier temps vers les machines volantes, perçues comme le *summum* de la société moderne industrielle. Un temps *designer* industriel, il dessine en 1929, les plans d'un méga-hydravion de 10 étages et propose en 1933 pour la *Chicago World's Fair*, un projet de restaurant suspendu à 250 m au-dessus du sol. Vite rattrapé par le pragmatisme des commanditaires (Shell en 1936 et General Motors en 1939), Geddes concentre ensuite sa réflexion sur la décongestion du système routier. Il conçoit ainsi le déploiement des *motorways*, comme la solution pour faciliter la circulation rapide des véhicules, à l'intérieur comme à l'extérieur des espaces métropolitains. Cette vision du futur s'impose comme un concept central du projet Futurama, exposé en 1939 à la *New York World's Fair* : « l'exposition offre une fantastique démonstration visuelle que le progrès dans les transports est inséparable des progrès de la civilisation » (Communiqué de presse de General Motors, in CODGELL : 230).

2.2. Deux façons d'envisager l'organisation spatiale

2.2.1. Futurama : une vision de la ville moderne

Décorateur et éclairagiste de théâtre puis *designer* industriel, Geddes attend l'âge de quarante ans pour faire ses premiers pas dans le domaine de l'aménagement urbain. Il garde de ses productions industrielles un goût pour les lignes épurées, privilégiant la simplicité des formes, mises au service de l'efficacité. Même s'il lit les travaux de Wright sur l'extension de la ville, Geddes s'inspire aussi des livres de H.G. Wells, dans lesquels il puise son inspiration pour une ville plutôt verticale, et de la pensée de l'architecte franco-suisse Le Corbusier. Ce dernier est le principal rédacteur de la Charte d'Athènes, qui prône le fonctionnalisme urbain et milite pour une ville fondée sur la fluidité de la circulation automobile, sur la verticalité du bâti, sur la simplicité des formes et sur la hiérarchisation des espaces. Projet précurseur de ce fonctionnalisme urbain, le Plan Voisin (1922-1925) élaboré par Le Corbusier, bien que peu connu par les Américains, sert en partie de matrice pour la conception physique de la ville-centre de Futurama. La morphologie urbaine prônée par le Corbusier, composée d'une structure faite d'autoroutes surélevées, de dalles piétonnes et de gratte-ciel, sert de modèle physique à la ville de demain. Ainsi, il fallut attendre Futurama pour

que des millions d'Américains découvrent un schéma de ville moderne telle qu'on pouvait l'imaginer alors pour les années 1960 : « véhicule roulant à 50, 75 ou 100 *miles* à l'heure, la base des gratte-ciel occupe un block entier avec des plateformes pour autogyres (hélicoptères) au sommet » (GARVIN : 124).

Au-delà de l'agencement urbain et des formes bâties, Futurama représente également une projection à l'échelle régionale d'un modèle d'expansion de la ville sur les espaces ruraux avoisinants. Les liaisons autoroutières permettent, dans les nouvelles conditions de circulation rêvées par Geddes, d'irriguer ces nouveaux espaces urbains qu'il est possible désormais d'aménager sur des étendues cinq ou six fois plus vastes qu'auparavant, tout en gardant un temps de trajet similaire pour accéder au centre-ville. Futurama ouvre ainsi la voie à la *regional city*, aux espaces métropolitains et à l'idée de polycentrisme maillé.

2.2.2. Broadacre City : un modèle pour une urbanité authentique

La maquette de Broadacre City telle que Wright l'envisage, de son côté, ne correspond pas à un modèle absolu. Il s'agit plutôt d'un schéma souple, une forme que pourrait prendre l'espace idéal si l'on suivait les principes de la démocratie américaine telle que Wright la conçoit, ce qu'il appelle en 1940 « la forme plastique d'une démocratie authentique » [WRIGHT 1994 : 50]. Pour rendre compte du fait qu'elle s'applique à l'échelle de la nation tout entière, cette utopie géographique prend le nom d'Usonia, néologisme construit à partir de l'acronyme de *United States Of North America*. Contrairement à certaines analyses [CHOAY, 1965 ; FISHMAN, 1980 ; WHITE, 1977], Broadacre City ne correspond pas à un projet contre la ville, à un anti-urbanisme, mais elle nourrit l'ambition de dépasser l'opposition, « artificielle » selon Wright, de la ville et de la campagne. Il évoque ainsi l'éventualité d'un mariage souhaitable entre « ville et campagne », ce qu'il appelle « une ville libre » puis, en 1958, à la fin de sa vie, « une ville vivante ». Cette urbanité non limitée dans l'espace l'amène à considérer que Broadacre City a vocation à « remplir entièrement le pays » [WRIGHT 1994 : 51]. En 1940, il utilise même l'expression prémonitoire de « nouvelle frontière », réinvestissant le concept de F.J. Turner pour faire de Broadacre City l'horizon qui permettra de parachever la construction territoriale du XIX^e siècle. Dans la vision de Wright, après la phase de conquête et d'exploitation qui a marqué les débuts de l'histoire américaine, il s'agit de passer à celle de la mise en valeur du territoire, à ce qu'à la même époque, on appelle en France « l'aménagement du territoire ».

Broadacre City intègre alors les potentialités des nouveaux moyens de communication. Dans la ville renouvelée, l'automobile est censée jouer un rôle fondamental, notamment car elle rend possible la déconcentration résidentielle. Pour Wright, l'automobile doit participer à la libération du pays. Il conçoit ainsi les premiers projets de motels dès 1929. Il fait également de la station-service le premier élément de la décentralisation⁴, condition selon lui pour que renaisse la démocratie [WRIGHT 1993 : 94]. Pour Wright, la station-service ne sert pas seulement à fournir du carburant mais doit également être un lieu d'approvisionnement en articles de consommation courante, comme une préfiguration de la supérette, voire du supermarché. L'automobile est donc envisagée comme un moyen pour donner à tous l'accès aux échanges nécessaires à la vie quotidienne, sans subir la promiscuité des villes industrielles. Ce nouveau moyen de communication doit permettre la décentralisation, l'éparpillement du logement et la dispersion des activités.

Cet étalement dans l'espace est considéré comme un moyen de développer un rapport personnel et enrichissant au territoire, sous la forme d'un retour à la nature, au sol, à l'air et au soleil. C'est ainsi que Wright considère son projet d'« architecture organique », c'est-à-dire une architecture qui permette la préservation et le développement d'une relation intime de l'habitant à la nature. Ce néo-romantisme s'inspire directement du transcendantalisme de Ralph W. Emerson et de Henry D. Thoreau que Wright affectionnait particulièrement. Il convient de préciser toutefois que l'architecte ne réduit pas ici la nature à un simple décor (« *scenery* ») mais qu'il la conçoit comme un espace à aménager pour le bien-être des habitants, pour stimuler leur créativité et fonder leurs relations sur l'expérience partagée du plaisir d'habiter⁵.

Une autre caractéristique concerne la propriété du sol. Dans la pensée de Wright, l'occupation d'un morceau de terre est considérée comme un droit quasi-naturel donné à chaque habitant, cette propriété du sol n'étant pas liée à une valeur d'échange commercial, cumulable à l'infini, mais plutôt à une

⁴ Le terme est ici utilisé dans son sens originel de démultiplication de la centralité et non dans celui, restreint et spécifique, qu'il a pris en France depuis les lois de décentralisation pour désigner l'autonomie confiée aux collectivités territoriales (1982).

⁵ On est ici aux antipodes des valeurs productivistes et de l'idéologie du développement qui président à l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire menées à partir des années 1930, aux États-Unis, en URSS ou en Europe, le Royaume-Uni faisant sans doute ici exception.

valeur d'usage qui dépend de la façon dont chacun entend organiser son cadre d'existence, que ce soit pour la production ou pour l'agrément. La figure du propriétaire absentéiste doit selon lui disparaître, écrit-il en 1940 [WRIGHT 1994 : 52] et toute portion d'espace doit être utilisée par celui qui la possède pour mener une existence digne. La propriété peut alors atteindre dix acres pour les fermiers, mais elle ne doit pas déboucher sur une concentration excessive et en aucun cas conduire à des situations de monopole.

Wright insiste pourtant sur le fait que Broadacre City n'est pas un modèle anti-capitaliste, mais la propriété privée du sol doit, non pas encourager la concentration sociale des profits, mais bien permettre à la démocratie de s'épanouir. La hiérarchie socio-spatiale existe, puisqu'il prévoit plusieurs tailles de maisons (la maison minimum pour une voiture, la maison moyenne pour deux voitures, la grande maison, faite pour accueillir trois à cinq voitures, sinon plus), mais celle-ci n'est pas une fin en soi. Elle doit avant tout répondre aux besoins des familles, en fonction de leur taille. Sa conception de la libre propriété se fonde donc, non sur la spéculation et la licence, mais sur la créativité, la dignité et la mise en valeur du potentiel de chacun, puisant aussi bien dans la pensée de Henry George que dans la philosophie du courant pragmatiste, de John Dewey notamment.

Cette volonté d'inventer un aménagement démocratique du territoire amène Wright à préciser un certain nombre de préconisations en matière de gouvernance. Dans le système d'Usonia, le cadre institutionnel en comtés et États est conservé, chaque comté étant dirigé par un gouverneur, secondé par ce que Wright appelle un « architecte », c'est-à-dire en fait une sorte d'administrateur territorial chargé d'assurer une occupation de l'espace conforme aux principes de l'« architecture organique ». L'architecture ne se limite plus à la construction d'édifices remarquables mais s'apparente davantage à un art du paysage, dont l'amplitude n'est pas spatialement limitée. Wright rêve ainsi, non sans une certaine candeur, d'une démocratie administrée par une sorte d'expert multicarte, débarrassée des rivalités partisans et des querelles d'orgueil. En cela, sa vision s'aligne sur l'idéal technocratique et dépolitisé qui s'affirme à l'époque (1940) autour de la figure de l'ingénieur [53].

Au niveau de l'Union, Wright imagine en 1941 une refondation du système fédéral en trois États placés sous l'autorité d'une nouvelle capitale fédérale, qu'il propose de situer au nord de Saint-Louis. Il affirme ainsi son isolationnisme et une certaine hostilité vis-à-vis de l'interventionnisme de

F.D. Roosevelt sur la scène internationale. Pour lui, l'engagement de ce dernier témoigne, à ce moment précis, du fait que la Nouvelle-Angleterre n'aurait jamais su rompre avec le désir de puissance qui caractérise la vieille Angleterre et devenir authentiquement agrarienne et démocratique, à l'image des États qu'il associe à la véritable Usonie, c'est-à-dire ceux de l'Ouest américain. Dans le système territorial qu'il imagine, le pouvoir fédéral est amené à prendre de moins en moins d'importance au fur et à mesure que le comté s'affirme comme l'unité élémentaire de régulation de la vie collective. Broadacre City est ainsi composée de petites communautés, la densification des liens locaux devant en effet permettre de parvenir à une autonomisation croissante. Il promeut une vision de la démocratie éminemment inspirée par l'idéologie agrarienne de Jefferson.

Sur le plan économique, ce localisme se traduit par la généralisation de l'autosubsistance et passe par le développement de la vente directe, du producteur au consommateur, en essayant de réduire au minimum le recours aux intermédiaires. Wright imagine pour cela une « foire du Comté » sous un énorme chapiteau où les petits producteurs (fermiers, artisans, responsables d'ateliers) viennent vendre le fruit de leur travail. Cette foire est aussi un lieu de rencontre et de détente qui compte des cabarets, des cafés et des restaurants. Wright fait donc la promotion d'un localisme moderne dans lequel la plupart des équipements doivent avoir une capacité réduite et être disséminés dans l'espace afin d'en rendre l'accès commode. Il n'y a pas de centre à Broadacre City mais une constellation de points de ralliements, de petites fermes, de petites écoles, de petites usines et de petites universités. Il prend ainsi le contre-pied de la logique des lieux centraux, hiérarchisés en fonction des économies d'échelle et d'agglomération, ce qu'on renvoie parfois improprement au système fordiste⁶. Son modèle s'oppose directement à la logique de l'économie métropolitaine qui préside à la mondialisation du capitalisme. Les questions de rentabilité, de ressources et

⁶ La théorie des lieux centraux est formalisée en Allemagne par W. Christaller. En 1940, August Lösch en donne une version généralisée en langue anglaise. Le fordisme, conçu comme le système productif fondé sur l'association des économies d'échelle et de la concentration spatiale, n'est pas le mode d'organisation spatiale que Henry Ford préconisa au cours de sa vie [SEGAL, 2005]. À partir des années 1910, celui-ci s'est en effet engagé dans la recherche de modes de production décentralisés qui inspireront Wright dès les années 1920. En France, le géographe J.-F. Gravier fut aussi influencé par les idées décentralisatrices de Ford. Il consacre d'ailleurs plusieurs pages élogieuses à la pensée de H. Ford dans *Paris et le désert français* (1947), ouvrage qui sert de matrice aux politiques d'aménagement du territoire menées en France entre les années 1950 et les années 1970.

de gains de productivité ne sont pas la priorité de Wright. Le problème de la pauvreté semble même appelé à disparaître. Il affirme en 1940 qu'« il n'y a rien de pauvre à Broadacre City », « la qualité est dans tout et pour tous » [47]. La pénurie et le chômage disparaissent puisque chacun peut fabriquer ce dont il a besoin. La production ne peut être dissociée de la création au nom de la prospérité matérielle et chercher à tirer un profit collectif de la division sociale du travail n'est pas un objectif majeur. Si la croissance matérielle est possible, elle ne peut en aucun cas être tenue pour le mètre-étalon à partir duquel la société démocratique est censée s'auto-évaluer.

Wright reconnaît cependant que certaines professions ou certaines activités nécessitent une spécialisation et une organisation collective (la médecine, l'architecture). Le niveau de centralisation doit alors demeurer au niveau minimum requis. Cette idée renvoie indirectement au concept de subsidiarité, même si Wright n'emploie pas le terme. Pour réduire le niveau de concentration, il suggère même que certains équipements collectifs se déplacent d'un comté à l'autre, au gré des besoins et des possibilités. Il prend l'exemple des fonds muséographiques pour démontrer l'opportunité d'un tel mode de fonctionnement [55].

Une fois cette dynamique générale enclenchée, Wright prévoit que les grands centres pourraient disparaître en trois ou quatre générations par abandon progressif. Dans le même temps, les ressources naturelles sont gérées collectivement et durablement : l'architecte préconise qu'un tiers des parcelles soient réservées à des plantations de forêts publiques utiles. La question de l'approvisionnement énergétique est en revanche occultée. Toute l'énergie disponible provenant d'une alimentation externe.

3. Un succès contrasté

Malgré une conception incontestablement plus ambitieuse et originale, Broadacre City n'est pas parvenue à susciter un succès comparable à l'exposition mise en œuvre par Geddes, la plus grande chance de Futurama étant sans doute d'avoir mis en scène d'une façon remarquable les potentialités de la civilisation automobile (*Motor Age*).

3.1. Futurama : matrice de la civilisation autoroutière

Selon Geddes lui-même, « depuis la naissance, de la civilisation, les transports ont été la clé du progrès humain, de la prospérité, de la joie et ce de manière évidente et radicale quand les routes ont remplacé les sentiers

indiens » (Commentaires audio, 1939, CODGELL : 230). Au milieu des années 1930, 25 millions de voitures circulent déjà aux États-Unis, soit six fois plus par habitant qu'en Angleterre et douze fois plus qu'en Allemagne. Le premier centre commercial régional (*Regional Mall*) est inauguré en 1922 et le premier échangeur autoroutier en 1930, dans le New Jersey.

L'exposition Futurama n'est donc pas conçue comme une rupture radicale par rapport l'existant. Le modèle se présente plutôt comme l'anticipation plausible de ce que la civilisation automobile pourrait apporter à la ville américaine. Futurama s'apparente alors à une forme prémonitoire : en 1950, les États-Unis comptent 40 millions de véhicules, 62 millions en 1960 ! Dès 1944, dans le prolongement direct des propositions avancées dans Futurama, le Congrès s'adosse à cette idée d'une entrée dans l'ère de l'automobile [CODGELL, 2000] pour concevoir une organisation du territoire états-unien, à la fois métropolitain et inter-métropolitain, fondée sur un réseau dense d'autoroutes. Il lance le premier plan d'aménagement autoroutier national en 1944, actualisé en 1956 par le *Federal Aid Highway Act* qui entérine la construction de 70 000 km d'autoroutes, de routes nationales et locales supplémentaires [BILLARD : 2009]. Véritable reconnaissance pour Geddes, la carte de son *National Motorway Plan* publiée en 1939 [GEDDES : 278] se superpose presque de façon exacte au réseau autoroutier-états-unien tel qu'il est en effet mis en œuvre par la suite.

Le projet Futurama bute néanmoins sur trois problèmes majeurs qui hypothèquent sa portée pratique. Tout d'abord, Geddes ne perçoit pas la dimension sensible de la ville : il n'accorde aucune importance à la construction progressive d'un sens et d'une appropriation du lieu qui ancrent les populations aux territoires qu'elles habitent. En faisant table rase du passé et des paysages hérités, il nie l'importance sociale des processus d'enracinement et balaie les repères rassurants qui découlent de l'épaisseur de l'histoire. Cette façon de voir résulte de la tentation, comme Wright, de se détourner des villes de l'Est des États-Unis, encore trop imprégnées à son goût de la vieille Europe et définitivement trop congestionnées pour que la greffe de son modèle puisse prendre. Symboliquement, Geddes choisit Saint-Louis, la ville « *gateway* » de la conquête de l'Ouest et de l'émancipation continentale des États-Unis, pour centrer géographiquement Futurama.

Au caractère artificiel et désincarné du modèle utopique s'ajoute également l'évacuation de la question sociale. Geddes imagine une société américaine dans laquelle l'ensemble des citoyens se regroupe au sein d'une vaste classe moyenne motorisée. Futurama dessine l'espace urbain sans quartier pauvre,

dressant le portrait « d'une ville délivrée des maux sociaux du capitalisme industriel grâce au design urbain » [ELLIS : 59]. Cette négation des tensions sociales et spatiales qui marquent les grandes villes américaines de l'époque⁷ s'accompagne également d'une vision peu soucieuse des réalités du système de gouvernance urbaine.

La mise en œuvre d'un projet comme Futurama nécessite un exercice de planification et de coordination que seul un État central est susceptible alors de maîtriser. Dans un pays, où le gouvernement fédéral fait l'objet d'une méfiance quasi constitutionnelle et dans lequel le droit privé, notamment foncier, défie en permanence l'intérêt général, l'absence d'une autorité légitime pour mener une politique nationale de planification rend caduque l'application d'un tel modèle.

Néanmoins, Futurama marque incontestablement des générations d'aménageurs aux États-Unis, moins d'ailleurs pour le projet urbain lui-même que pour la place qu'il accorde à la circulation automobile : seule celle-ci fait l'objet d'une véritable planification opérationnelle dans la durée, jusqu'à une période récente à partir de laquelle de nouveaux enjeux émergent autour du déploiement des transports en commun de masse. En fait, dans la conception de la *Shell Oil City of Tomorrow* (1937) et dans son ouvrage *Magic Motorway* (1940), Geddes se préoccupait bien des systèmes de métro intra-urbains, mais le commanditaire de Futurama, General Motors, qui finance le pavillon de l'exposition à hauteur de huit millions de dollars, cherche avant tout à défendre ses intérêts commerciaux : Futurama s'impose alors comme l'un des premiers grands exemples de modèles *mass-market*⁸ aux États-Unis, capable de peser par sa puissance évocatrice sur l'avenir d'une nation tout entière.

3.2. L'espoir déçu de l'utopie usonienne

L'exposition Broadacre City n'a pas obtenu le succès que Wright escomptait et a touché un public beaucoup plus restreint que Futurama. Il faut dire que sa forme était plus sobre et sa dimension moins spectaculaire et sans doute moins impressionnante que le dispositif conçu par Geddes. Wright n'a pas su rendre son projet vraiment populaire, suffisamment évocateur et

⁷ Ces tensions sont pourtant étudiées et modélisées par les membres de l'École de Chicago dès les années 1920. Lire par exemple : GRAFMEYER, 2009.

⁸ Nous pourrions également citer le modèle résidentiel de la Levittown lancé en 1945.

séduisant pour toucher le grand public. Ce faisant, il a raté l'enjeu que représentait le passage à la société des « *mass media* ».

Broadacre City n'était cependant pas destinée à séduire ou à impressionner le grand public. Wright considérait ses maquettes comme des objets d'étude : « Broadacre City n'a rien à vendre — mais elle demande de la réflexion » [WRIGHT 1994 : 58]. Il s'agissait avant tout pour lui de convaincre des décideurs et des intellectuels. Mais là aussi il échoue en partie. Le président F.D. Roosevelt par exemple n'a pas pris la peine de se déranger pour venir la découvrir. Aucun responsable public n'a été séduit au point de prendre contact avec Wright pour voir comment envisager d'éventuelles modalités d'application. Toutefois, l'architecte ne se décourage pas. En 1943, il lance même une pétition pour défendre Broadacre City auprès de plusieurs intellectuels. Malgré le soutien de figures illustres telles Albert Einstein, John Dewey, Mies Von Der Rohe ou Nelson Rockefeller, Wright rate son objectif mais il ne désarme pas. Au cours des années 1930 et 1940, il lance la construction d'une série de demeures appelées « maisons usoniennes », conçues pour constituer l'élément de base de la trame de la future Amérique : la Maison Jacob I (1936, Madison, Wisconsin) et la Maison Rosenbaum (1939) en sont des exemples illustres [SERGEANT : 1976]. Dans tous ces projets, Wright cherche à diminuer les coûts de construction afin de les rendre accessibles aux classes moyennes. En 1949, il perfectionne le dispositif et imagine le principe des maisons dites « *Usonian Automatics* » : face à l'augmentation des coûts du travail dans le bâtiment, il cherche à baisser les coûts de fabrication en proposant des maisons édifiées avec des matériaux préfabriqués en grande série [WRIGHT, 2006]. Il réinvestit alors l'idée du bloc-béton élaborée dans le cadre du « *textile block system* » pour les maisons de Los Angeles au cours des années 1920. Il envisage même la production en série et la commercialisation de « pièces à monter », standardisées, que l'habitant pourrait utiliser à sa guise pour édifier son habitation. Il ne parvient cependant jamais à dépasser le cadre des constructions individuelles et du prototype. Tous les plans à l'échelle de l'îlot ou du quartier échouent. Sans relâche, il multiplie pourtant les projets et si beaucoup ne parviennent pas à voir le jour, il continue ses efforts pour promouvoir et enrichir sa conception de l'espace américain idéal. En 1958, alors qu'il est âgé de 91 ans, il publie *The Living City*, ouvrage dans lequel il offre une ultime vision de ce que pourrait devenir la ville diffuse idéale selon lui, sans renoncer à aucune des ambitions de l'utopie qu'il a soigneusement mûrie tout au long de sa carrière pour imaginer une ville dispersée, conforme à la vision qu'il se faisait de l'Amérique démocratique.

Conclusion

La comparaison des deux expositions présentées par Wright et par Geddes au cours des années 1930 montre comment le mariage de la ville classique et de la puissance industrielle peut apparaître à certains observateurs comme un échec. Il est temps pour eux de passer d'un aménagement des villes à un aménagement plus large de l'espace, d'échelles régionale et nationale : l'urbanité, pour s'épanouir, doit se distendre. Dans ces conditions, les potentialités offertes par les nouveaux moyens de circulation, l'automobile en particulier, méritent d'être pleinement exploitées. Une telle réorganisation de l'espace suppose également une implication des pouvoirs publics.

Ces convergences de vue ne doivent cependant pas masquer certaines différences notables. Le projet Futurama se limite à préconiser la mise en place d'un système de déplacement performant et efficace, c'est-à-dire fluide et rapide, les contacts qui en résulteront par la suite étant supposés s'ajuster de façon harmonieuse. Ici, classiquement, une forme physique est censée induire un fonctionnement social souhaitable. Chez Wright, la démarche est différente et révèle une ambition plus profonde. La maquette de Broadacre City ne correspond pas à la forme physique qui doit permettre de remédier aux maux de la société mais s'apparente plutôt à la représentation géographique de ce qui pourrait advenir si l'on suivait un certain nombre de principes généraux que Wright associe à la démocratie : l'équilibre entre production et création, l'association de la ville et de la nature, l'articulation entre espaces publics et espaces intimes, etc. Ici, la norme se place au service de la liberté et peut générer des formes infinies dont Broadacre City n'est qu'une des formes possibles.

La comparaison de ces deux modèles est intéressante à remettre en perspective car le débat contemporain sur la ville durable se focalise sur l'idée de compacité et de densification du bâti, la ville éclatée étant presque systématiquement présentée comme un modèle de ville insoutenable (BERQUE, 2002 et 2010 ; BILLARD & BRENNETOT, 2010). L'examen des visions primitives de la suburbanité montrent pourtant que la ville dispersée ne se réduit pas à une forme unique, celle à laquelle nous serions parvenus aujourd'hui. À moins d'envisager une improbable politique de destruction des périphéries urbaines édifiées depuis les années 1950, il est devenu incontournable de penser la ville durable en sortant de l'apologie de la ville radio-concentrique. C'est alors que le recours aux utopies du passé peut s'avérer salutaire, non pas car celles-ci contiendraient des solutions définitives et transposables en l'état, mais plutôt car elles sont en mesure de

nous aider à dépasser les évidences, les schémas et les modes de pensée dans l'air du temps (nous pensons ici au *New Urbanism*) mais aussi à sortir des jugements négatifs exprimés à l'encontre de la *suburb*. Le principal enjeu consiste au fond à imaginer la durabilité, non pas à l'échelle de l'habitat individuel ou du quartier, mais bien en tenant compte de ce que nos villes sont devenues, à savoir d'immenses étendues métropolitaines travaillées par l'attraction concomitante et contradictoire de l'urbanité et de la nature.

Bibliographie

Sources primaires

GEDDES N.B. *Horizons*. Boston: Little, Brown & Company, 1932, 293p.

_____ *Magic Motorways*. New York: Random House, 1940, 316 p.

WRIGHT F.L. *The Living City*. New York: Bramhall House, 1958, 224p.

_____ *Testament*. Paris : Éditions Parenthèses, 2003, 240 p.

_____ *L'Avenir de l'architecture*. Paris : Éditions du Linteau, 2003, 363 p.

_____ *Collected Writings, vol.1, 1894-1930*. éd. B. B. Pfeiffer. New York: Rizzolli, 1992, 354 p.

_____ *Collected Writings, vol.3, 1931-1939*. éd. B. B. Pfeiffer. New York: Rizzolli, 1992, 356 p.

_____ *Collected Writings, vol.4, 1939-1949*. éd. B. B. Pfeiffer. New York: Rizzolli, 1994, 386 p.

_____ *Collected Writings, vol.5, 1949-1959*. éd. B. B. Pfeiffer. New York: Rizzolli, 1995, 354 p.

Sources secondaires

BERQUE, A. *Histoire de l'habitat idéal : De l'Orient vers l'Occident*. Paris : Éditions du Félin, 2010, 396 p.

_____ « L'habitat insoutenable : Recherche sur l'histoire de la désurbanité ». *L'Espace géographique* 3 (2002) : 241-251.

BILLARD, G. *Gouverner, aménager, habiter les métropoles des (ex) Nouveaux Mondes : États-Unis, Australie, Canada*, Rouen : Université de Rouen, Habilitation à diriger des recherches, 2009, 357 p.

_____ « *Smart growth* : Un nouvel urbanisme américain durable ». *Urbanisme*, Hors-série : La démarche écocité, villes durables en projet, 36 (2010) : 62-64 .

_____ *Citoyenneté, planification et gouvernement urbains aux États-Unis : Des communautés dans la ville*. Paris : L'Harmattan, 1999, 295 p.

BILLARD, G. & BRENNETOT A. « Le huis-clos ou l'exaltation du localisme communautaire dans les séries américaines », *GRATT On-Line*, GRATT Anglophone Studies, n° 6 (2009), 23 p.

_____ « Le périurbain a-t-il mauvaise presse ? » *Articulo, Revue de sciences humaines* 5 (avril 2010), 22 p.

BRENNETOT, A. « Frank Lloyd Wright, urbaniste contrarié ». *Urbanisme* 371 (mars-avril 2010) 1 p.

_____ « Faut-il oublier Frank Lloyd Wright ? ». *Cybergeo* (novembre 2007), 22 p.

CHOAY, F. *L'Urbanisme : Utopies et réalités*. Paris : Le Seuil, 452 p.

CODGELL, C. "The Futurama recontextualised: Norman Bel Geddes's Eugenic World of Tomorrow". *American Quarterly* 52-2 (2000) : 193-245.

ELLIS, C. "Lewis Mumford and Norman Bel Geddes: The highway, the city and the future". *Planning Perspectives* [Routledge] 20 (2005) : 51-68.

FISHMAN R. *L'Utopie urbaine au XX^e siècle : Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Bruxelles : Mardaga, 1980, 76 p.

GARVIN, A. *The American City : What Works and What Doesn't*. New York: McGraw-Hill, 1995, 477 p.

GRAFMEYER, Y. *L'École de Chicago : Naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Flammarion, 2009, 377 p.

MAC CARTER, S. *Frank Lloyd Wright*. Paris : Phaidon, 2002, 368 p.

MAUMI C. *Usonia ou le mythe de la ville-nature américaine*. Paris : Éditions de La Villette, 2009, 239 p.

MORSHED, A. "The aesthetics of Ascension in Norman Bel Geddes's Futurama". *Journal of the Society of Architectural Historians* 63-1 (2004) : 74-99.

PFEIFFER, B.B. *Frank Lloyd Wright : Complete Works, 1943-1959*. Scottsdale/Bonn: Taschen, 2010, 596 p.

_____ *Frank Lloyd Wright : Complete Works, 1917-1942*. Scottsdale/Bonn: Taschen, 2010, 480 p.

_____ *Frank Lloyd Wright : Complete Works, 1885-1916*. Scottsdale/Bonn: Taschen, 2011, 588 p.

SEGAL, H.P. *Recasting the Machine Age : Henry Ford's Village Industries*. Amherst: University of Massachusetts Press, 244 p.

SERGEANT, J. *Frank Lloyd Wright's Usonian Houses : Designs for Moderate Cost One-Family Homes*. New York: Whitney Library of Design, 1976, p. 126.

WHITE, M. & WHITE L. *The Intellectual versus the City : From Thomas Jefferson to Frank Lloyd Wright*. Oxford: University Press, 1977, 286 p. [New York : Mentor, 1962].

WRIGHT, F.L. « Les Usonian Automatics ». In HESS Alan & WEINTRAUB Alan, *Frank Lloyd Wright : Les Maisons*. Paris : Éditions du Chêne, 2006, 542 p.