

**communiqué /press release****Pour diffusion immédiate****Le CCA reconstitue cinq projets visionnaires conçus pour créer  
une nouvelle relation entre les Américains et leur pays****La deuxième exposition du *Siècle de l'Amérique* étudie des projets à la fois  
essentiels et méconnus de Frank Lloyd Wright, figure centrale de  
l'architecture américaine**

**Montréal, le 18 juin 1996** – Cette exposition, la deuxième de la série **Le Siècle de l'Amérique** organisée par le Centre Canadien d'Architecture (CCA), veut montrer le rapport révolutionnaire établi par Frank Lloyd Wright entre bâtiment et paysage, conçus ensemble selon des idéaux américains particuliers. L'exposition ***Frank Lloyd Wright : Inventer un paysage américain, 1922-1932*** est présentée au CCA du 18 juin au 29 septembre 1996. Mise sur pied par David G. De Long, professeur d'architecture à l'University of Pennsylvania, elle donne à voir la reconstitution par le CCA de cinq projets visionnaires qui ne devaient représenter rien de moins qu'un nouveau paysage, intégrant sur une vaste échelle terrain, architecture et automobile.

**Deuxième année de la série *Le Siècle de l'Amérique***

***Frank Lloyd Wright : Inventer un paysage américain, 1922-1932*** ouvre la deuxième année de l'importante série organisée par le CCA, **Le Siècle de l'Amérique**; elle sera suivie de ***Frederick Law Olmsted en perspective : Photographies de Robert Burley, Lee Friedlander et Geoffrey James***. Ces expositions examinent deux propositions audacieuses pour la réalisation du rêve américain – sur le plan politique, social et architectural – par le biais d'un travail massif sur l'interaction entre paysages construits et naturels. Organisée par Phyllis Lambert, directeur du CCA, la série **Le Siècle de l'Amérique** veut jeter un regard neuf sur des aspects critiques de la

culture architecturale de l'Amérique, sur ses promesses et ses déceptions, ses origines, ses ramifications et son influence sans précédent dans le monde.

« En mettant en parallèle Wright et Olmsted, affirme Phyllis Lambert, le CCA invite à réfléchir sur deux approches très différentes de la ville et de la campagne. Wright amenait la ville à la campagne alors que Olmsted transportait la campagne à la ville. Les deux hommes, toutefois, étaient préoccupés par l'équation typiquement américaine entre espace libre et santé publique. En reconstruisant une des propositions et en faisant visiter l'autre, nous espérons remettre en question la pensée habituelle sur cette question d'importance et étendre le débat sur le Siècle de l'Amérique. »

### **Le paysage américain et le défi de l'automobile : Frank Lloyd Wright dans les années 1920**

D'après Nicholas Olsberg, conservateur en chef du CCA, l'exposition consacrée à Frank Lloyd Wright « traite d'un ensemble de questions essentielles à la compréhension de la culture américaine de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, période où l'automobile est perçue comme une promesse plutôt qu'une menace. En redécouvrant ces projets de Wright, on a le sentiment d'avoir manqué quelque peu d'imagination dans nos efforts pour tirer le meilleur parti de l'automobile. Wright avait inventé de nouvelles façons de circuler dans le paysage, qu'il voulait précisément modeler dans ce but, proposant un nouveau rapport entre terrain et bâtiments. La recherche préalable à l'exposition, de même que la reconstruction des projets, ont révélé comme jamais auparavant l'immensité de l'échelle sur laquelle l'architecte envisageait de réaménager le sol : non seulement installait-il ses bâtiments en fonction de leur harmonie avec le terrain, mais il allait jusqu'à compléter le travail de la nature ».

De son côté, David G. De Long note que « Wright a modelé le terrain comme un parent élève son enfant, non pour supprimer ses qualités naturelles, mais pour les éveiller et les mettre en valeur ». Un des aspects les plus stimulants de l'exposition réside ainsi dans la découverte, à même les dessins de l'architecte, de la méthode qui lui servait à dégager la structure sous-jacente du paysage afin de révéler la beauté de ses éléments géométriques. Ses bâtiments ne se font pas uniquement l'écho du paysage, ils contribuent à le modeler

et à l'unifier. Fervent adepte des thèses d'Emerson sur la spiritualité de la nature, « Wright a résisté aux formes géométriques ordinaires, délibérément neutres, de l'architecture moderne, s'efforçant plutôt de trouver un sens universel dans l'attachement au lieu », ajoute De Long.

### **Dessins originaux, maquettes et animations assistées par ordinateur donnent vie aux projets**

L'exposition – la première qui se fonde sur des matériaux originaux pour examiner un thème précis de l'oeuvre de Wright – réunit plus de 150 dessins issus de ces projets audacieux. Sont regroupés des dessins prêtés par la Frank Lloyd Wright Foundation et la Library of Congress (coorganisateurs de l'événement avec le CCA) et tirés d'autres collections, dont celles du CCA. Plusieurs des dessins sont présentés pour la première fois.

Pour cet événement, le CCA a commandé à l'architecte George Ranalli cinq maquettes analytiques en trois dimensions qui reconstituent chacun des projets dans leur environnement respectif. Le mouvement étant partie intégrante de l'approche wrightienne, des animations assistées par ordinateur et présentées sur moniteur vidéo suggèrent les déplacements qu'auraient effectués les occupants dans les constructions et les lieux s'ils avaient voyagé par automobile ou par hydravion.

### **Doheny Ranch Development**

Datant de 1923, le premier projet est la représentation spéculative d'un lotissement de banlieue à Doheny Ranch, étroit lopin de terre tout en longueur situé au pied des monts Santa Monica, dans ce qui est aujourd'hui Beverly Hills. Wright conçoit la totalité du projet comme un paysage architectural d'une parfaite cohésion, dont les routes et bâtiments semblent épouser les pentes abruptes et les crêtes ondulées des lieux afin d'ajouter à la grandeur du cadre naturel. En somme, le projet Doheny reposait sur un ensemble résidentiel formé d'une structure unique et intégrée. Il annonçait aussi, sans doute pour la première fois, le potentiel qu'avait l'automobile d'améliorer la configuration de l'environnement bâti.

### **Lake Tahoe Summer Colony**

À l'été de 1923, Wright s'engage dans une deuxième entreprise spéculative, concernant cette fois une colonie de vacances située dans la baie Emerald, à Lake Tahoe en Californie. La conception des chalets nichés sur les pentes boisées du site fait appel à un vocabulaire totalement inédit de formes anguleuses qui accentuent les caractéristiques naturelles des montagnes. L'ensemble devait être relié par une jetée longue de 300 mètres à l'élément central du projet : une auberge surplombant la baie Emerald, voisine de l'île Fannette. Construite sur l'eau, l'auberge, comme les chalets, aurait été munie d'un toit en pente, de rangées de lucarnes et de grosses cheminées, évoquant un pavillon de montagne. Wright proposait en outre de construire des chalets flottants, soit des barges richement ornées qui auraient permis aux vacanciers de sillonner la baie, dans un décor toujours changeant.

### **A.M. Johnson Desert Compound**

Le troisième des projets, conçu en 1923–1924, consistait en un ensemble résidentiel pour le magnat de l'assurance, A.M. Johnson. Il devait être construit le long du canyon de Grapevine, au-dessus de l'extrémité nord de la Vallée de la Mort. Wright imagine une série de murs de béton à encorbellements qui traverse le site sur près de 300 mètres et intègre les bâtiments existants en une composition unique, remblayée du côté le plus bas et formant du côté nord un pont qui franchit un ravin pour rejoindre une colline éloignée du canyon. L'architecte situe le bâtiment principal de façon à ce qu'il surplombe directement Grapevine, vers la Vallée de la Mort, accentuant par sa composition le vaste cadre formé des montagnes environnantes. Pour remplacer la route qui serpente au bord de la vallée, il prévoit un quai angulaire menant à une ouverture pratiquée dans le mur inférieur du bâtiment principal, de manière à faire courir la nouvelle route au-dessus du ravin, sous l'élément du pont. Celle-ci aurait été rejointe à cet endroit par une route secondaire qui, avant de traverser l'enceinte, aurait formé autour d'une fontaine une passerelle reliée à une plate-forme donnant sur le nord et offrant du canyon une vue saisissante. Les bâtiments massifs et anguleux de l'ensemble se seraient dressés sur des terrasses unifiées faisant le lien entre le désert et les montagnes. Enfin, des chutes d'eau judicieusement disposées auraient attiré l'attention sur les routes entrecroisées.

### **Gordon Strong Automobile Objective**

Le Gordon Strong Automobile Objective (1925), conçu pour le sommet de Sugarloaf Mountain, au Maryland, s'inspire pour la forme et la fonction du mouvement d'une automobile traversant un paysage. Entrepris à la demande de Gordon Strong, promoteur immobilier et grand amateur de voitures, ce projet d'observatoire consistait en un lieu récréatif pour les automobilistes en balade depuis Washington et Baltimore. Wright imagina un monumental bâtiment circulaire en béton, qui aurait créé un nouveau sommet au mont Sugarloaf. Les automobilistes auraient gravi une voie en spirale située à l'extérieur du bâtiment, d'où ils auraient admiré les constantes variations du paysage qu'ils surplombaient. La rampe de descente devait être construite à l'intérieur du bâtiment qui aurait abrité une aire de stationnement et des aménagements tels une salle de danse, un auditorium et un planétarium. Ce projet, le premier de Wright qui soit entièrement fondé sur une géométrie circulaire, est précurseur du musée Guggenheim. Et peut-être s'agit-il d'une suprême célébration de ce pouvoir que possède l'automobile de susciter de nouveaux modes de vie et de loisirs.

### **San Marcos in the Desert**

Des cinq projets de l'exposition, c'est celui de San Marcos in the Desert (1928–1929), une station de villégiature de grand luxe à proximité de Chandler, en Arizona, qui passa le plus près d'être réalisé. La commande venait d'Alexander J. Chandler, qui avait fait construire quelques années plus tôt le San Marcos Hotel, près de Phoenix. Situé au pied des Salt River Mountains, ce lieu de vacances aurait dégagé la vue sur une vaste plaine bordée de collines. Une grande ouverture pratiquée entre celles-ci devait révéler au loin un désert encore plus vaste. Les voitures auraient approché du bâtiment d'en haut, puis descendu en suivant la diagonale d'un ravin. Comme dans l'ensemble résidentiel d'A.M. Johnson, le bâtiment aurait jeté un pont au-dessus du ravin pour unifier en une même composition les éléments disparates du terrain. Des chutes d'eau parallèles à la trajectoire du ravin auraient donné l'impression que le bâtiment était lui-même une source d'eau. À partir de ce noyau central se seraient déployées de chaque côté deux ailes basses et longues abritant des suites privées, disposées en terrasses suivant la pente naturelle des

collines. Les angles du périmètre existant, c'est-à-dire le désert lui-même, avaient suggéré à Wright des formes triangulaires qu'il aurait construites selon la méthode dite du « textile block » qu'il venait de mettre au point – une technique dans laquelle le béton est travaillé comme du tissu. En augmentant la luminosité naturelle du désert au moyen de majestueuses terrasses unifiées, ce concept de Wright aurait conféré une échelle cosmique à l'aménagement du paysage. Les plans de San Marcos in the Desert étaient en voie d'achèvement lorsque la crise de 1929 est venu mettre un terme au projet.

### **Les projets de Wright en contexte dans une exposition parallèle**

En même temps que ***Frank Lloyd Wright : Inventer un paysage américain, 1922–1932***, le CCA présente une plus petite exposition intitulée « ***L'expression horizontale de la liberté*** » : ***Ville, route et campagne en Amérique du Nord, 1917–1939***. Puisant à des sources bibliographiques, cette exposition sert de toile de fond aux cinq projets de Wright et à son programme utopique de 1932 pour Broadacre City.

Créé en 1908, le modèle « T » de Ford s'était massivement imposé grâce à la liberté de mouvement qu'il permettait, par opposition au train avec ses horaires contraignants. Dès les années 1920, la voiture familiale faisait partie de la culture américaine. De belles routes paysagées donnaient facilement accès aux lieux de pique-nique et de vacances. D'autres routes nationales faisaient le lien entre les populations urbaines et rurales, diluant progressivement les différences jusqu'à ce que la notion de banlieue les ait presque toutes éliminées. À la lumière de ces développements,

**« *L'expression horizontale de la liberté* » : *Ville, route et campagne en Amérique du Nord,***

**1917–1939** établit la réalité contextuelle entourant les projets de Wright : l'automobile, instrument de la démocratie, sera le véhicule du changement social.

### **Catalogue et livret accompagnent l'exposition**

Les éditions Harry N. Abrams publient *Frank Lloyd Wright : Designs for an American Landscape, 1922–1932*, un catalogue d'accompagnement, richement illustré, comprenant des textes de David G. De Long et d'Anne Whiston Spirn. Robert Sweeney a

rédigé une chronologie détaillée de la vie du grand architecte et de son oeuvre au cours des dix années étudiées et C. Ford Peatross a réuni des représentations contemporaines de l'automobile et de la route. Le catalogue de 208 pages, comprenant 179 illustrations (dont 93 en couleur), est offert en édition brochée (39,95 \$ CAN) et en édition reliée (59,95 \$ CAN) à la Librairie du CCA.

Le CCA produit pour sa part un livret bilingue, français et anglais, écrit aussi par David G. De Long et qui résume les principales idées développées dans l'exposition. Il présente de plus les maquettes hypothétiques réalisées par l'architecte George Ranalli expressément pour l'exposition. Le livret est vendu (12,95 \$ CAN) à la Librairie du CCA.

### **Conférences, films et visites commentées**

Le CCA marque l'inauguration de l'exposition le mardi 18 juin 1996 par une conférence du commissaire David G. De Long à 17 h 45 dans le théâtre Paul-Desmarais. Dans le cadre de la série **Le Siècle de l'Amérique**, le CCA et la Cinémathèque québécoise organisent une série de quatre projections de films. Présentés au théâtre Paul-Desmarais les jeudis de juillet à 18 h, ces films donnent un aperçu de la façon dont les cinéastes ont représenté l'architecture et les architectes américains. Y sont présentés : le 4 juillet, **The City** (Steiner & Van Dyke/É-U, 1939, 43 min.) et **Mur, Murs** (Varda/France 1980, 58 min.); le 11 juillet, **The Magnificent Amberson** (Welles/É-U, 1942, 88 min.); le 18 juillet, **Alphaville** (Godard/France, 1965, 100 min.); et le 25 juillet **Blade Runner** (Scott/É-U, 1982, 120 min.).

Des visites commentées présentant les principaux thèmes de l'exposition sont proposées les jeudis soirs à 18 h 30 en français et à 19 h 30 en anglais et les samedis à 14 h 30 en français et 15 h 30 en anglais du 11 juillet au 21 septembre. Il n'est pas nécessaire de réserver. Des visites commentées sont aussi offertes durant les heures d'ouverture du musée aux groupes de 10 personnes ou plus qui en auront fait la demande au moins deux semaines à l'avance. Pour organiser des visites de groupe privées, téléphoner au (514) 939-7000, poste 2504.

**Frank Lloyd Wright : Inventer un paysage américain, 1922-1932** sera présenté à la Library of Congress, Washington, DC, du 14 novembre 1996 au 15 février 1997.

L'exposition est le fruit d'une collaboration entre le Centre Canadien d'Architecture; la Library of Congress, de Washington; et la Frank Lloyd Wright Foundation, de Scottsdale, Arizona. Ford Peatross et Bruce Brooks Pfeiffer, respectivement de la Library of Congress et de la Frank Lloyd Wright Foundation, ont joué un rôle déterminant dans la mise sur pied de l'exposition, de concert avec Nicholas Olsberg du CCA. Une centaine de dessins proviennent des Frank Lloyd Wright Archives. L'architecte new-yorkais George Ranalli a réalisé les maquettes en trois dimensions des cinq projets. John Danahy, du Centre for Landscape Research de l'University of Toronto, a conçu les maquettes animées par ordinateur.

**Le *Siècle de l'Amérique* bénéficie d'une aide financière de la Graham Foundation for Advanced Studies in the Fine Arts.**