

Urbanités

#3 - Avril 2014 - Plaisirs urbains

Disneyland : un artifice urbain voué au plaisir

Charlotte Ruggeri



Plans d'Herbert Ryman¹ (1954)

Depuis 1955 et l'ouverture du premier parc Disneyland à Anaheim (Californie), la compagnie Disney n'a cessé de faire évoluer et de diffuser son modèle de parc de loisirs à travers les États-Unis, puis le monde. Il est courant de penser que la compagnie Disney se contente de reproduire un modèle de parc identique quel que soit l'espace où il l'implante, créant alors une sorte de ville « hors sol » ou déconnectée de son environnement urbain. Pour comprendre cette logique – en partie vraie – il faut en revenir aux origines des parcs Disneyland, pensés avant tout comme un artifice urbain du plaisir permettant d'échapper aux déplaisirs urbains de Los Angeles.

Disneyland a réussi son pari : diffuser un modèle de ville axé sur le plaisir (très innocent), modèle aujourd'hui repris par des urbanistes. En effet, là où certains concepteurs de parcs ne cherchent qu'à s'inscrire dans un monde exceptionnel, merveilleux ou fictionnel (Universal, SeaWorld, Astérix), Disneyland cherche aussi à reproduire en « mieux » la ville, ses réseaux de transports et ses rues commerçantes et à en effacer les nuisances. Toutefois cette ville « améliorée », fermée et payante, pose la question de l'accès aux plaisirs urbains. À partir des Disneyland américains, cet article entend montrer comment Walt Disney a

¹ Herbert Ryman est un dessinateur, ami de Walt Disney. Il l'a aidé à dessiner les plans du parc d'Anaheim.

conçu ses parcs comme des enclaves urbaines fantasmées et vouées au plaisir devenues des modèles d'urbanisme idéal.

Créer un anti Los Angeles ou le plaisir urbain fantasmé de Disneyland

En 1955, Walt Disney ouvre le premier parc d'attraction Disneyland à Anaheim en Californie. Le succès est immédiat alors que le concept est nouveau². Avant guerre, les parcs d'attraction reposaient plus sur des modèles de Luna Parks comme à Coney Island ou Santa Monica (Avila, 2004). Walt Disney innove parce qu'il a une ambition précise pour son parc : en faire un lieu du plaisir et du rêve, urbain magique.

Un antidote aux déplaisirs urbains de Los Angeles

Dans les années 1940, Walt Disney décide de construire un parc d'attraction. S'il a une idée précise de la vocation du parc (créer du rêve), il lui faut d'abord trouver le lieu idéal pour l'implanter. Les studios Disney étant au nord de Los Angeles, à Burbank, Walt Disney imagine d'abord un parc à proximité, mais l'espace disponible n'est pas suffisant (Didier, 2000). La compagnie Disney engage alors un bureau d'études, le Stanford Research Institute (SRI), pour trouver le site parfait (Didier, 2002). Le SRI suggère alors Anaheim, à une trentaine de kilomètres au sud de Los Angeles, dans le comté d'Orange. Le site présente plusieurs avantages chers à Walt Disney : il est éloigné des puits de pétrole de la ville, l'accessibilité sera assurée par l'autoroute 5 en construction le climat y est meilleur qu'à Los Angeles en raison d'une pollution plus faible (Ghorra-Gobin, 2001). En effet, dans les années 1950, la ville d'Anaheim est avant tout recouverte d'orangers et l'urbanisation y est limitée. Au-delà de ces avantages, la municipalité se montre surtout volontaire pour coopérer avec la compagnie Disney. Le site est retenu en 1953, le parc ouvre en 1955 (Didier, 2002).

² Le parc reçoit un million de visiteurs pendant les six premiers mois (Ghorra-Gobin, 2001).

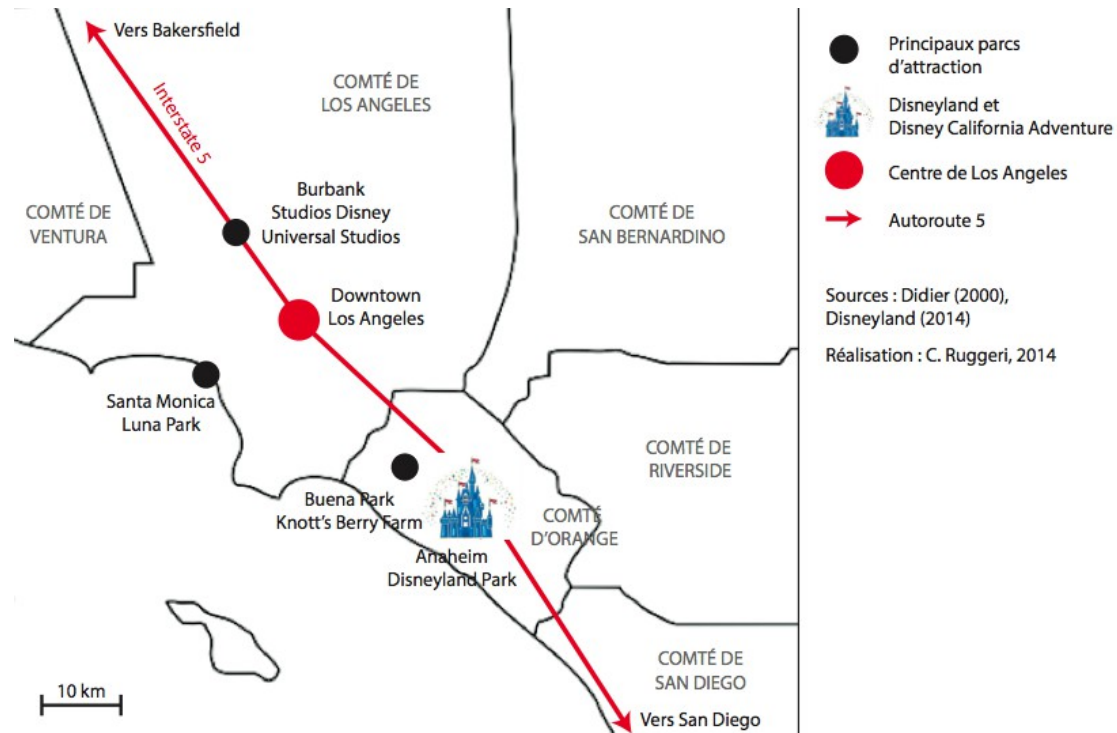


Fig. 1 Localisation de Disneyland Anaheim dans l'air urbaine de Los Angeles (Ruggeri, 2014)

Walt Disney conçoit son parc comme « *un espace de fantaisie, joyeux, propre, reposant, sans bruit ni poussière, sans pollution* » (Chesneau, 2001). Disneyland est donc le pendant calme et pur de la ville, en l'occurrence Los Angeles. Le parc est un répit urbain et un lieu rationnel organisé en opposition au chaos urbain et souvent violent de Los Angeles. Main Street, la rue principale du parc, est pensée comme un centre urbain à taille humaine où tout peut se faire à pied, contrairement à Los Angeles où le piéton semble ignoré (Marling, 1991).

L'autre problème de Los Angeles, la circulation routière, s'arrête ici aux portes du parc. Certes les accès aux parcs sont embouteillés dès le jour de l'inauguration (Marling, 1991), mais à l'intérieur les flux sont maîtrisés. De leur arrivée dans le parking à leur déambulation dans le parc, les visiteurs sont pris en main par une signalisation et un personnel discrets mais omniprésents (Chesneau, 2001). Le cheminement des visiteurs est faussement libre, balisé par un parcours dans les différents thèmes du parc : *Adventureland*, *Frontierland*, *Fantasyland* et *Tomorrowland*³ (Thibaud, 2011). Tout est fait pour que le visiteur (et potentiel consommateur) puisse profiter du parc et des plaisirs qu'il offre.

Disneyland est donc conçu dès l'origine comme une enclave urbaine contrôlée et vouée au plaisir dans un espace où l'urbanisation progresse en apparence sans contrôle et sans limites. Lors des premières années de fonctionnement du parc, la comparaison entre la ville idéale de Disney et la ville réelle – en l'occurrence Los Angeles – n'est pas utilisée par les journalistes ou la compagnie Disney elle-même. Elle ne devient un thème

³ Dans le cas d'Anaheim, trois espaces thématiques ont été ajoutés depuis l'ouverture du parc : Toontown, Critter Country et New Orleans Square (voir la figure 3).

récurrent de la compagnie, de la presse et des professionnels de l'urbain (architectes en tête) qu'à partir des années 1960 (Didier, 2000).

Le fantasme et l'idéalisation de la ville moyenne américaine

Autour du dixième anniversaire du parc, la presse publie de nombreux papiers sur la réussite du parc (alors indéniable) et sur de potentielles répliques du parc ailleurs aux États-Unis, voire dans le monde. Des architectes (Victor Gruen) et des écrivains (Ray Bradbury) font eux aussi l'éloge du parc où tout semble fonctionner, alors que les villes nord-américaines traversent des années d'émeutes (Watts en 1965⁴). À partir de la fin des années 1960 et des années 1970, la banlieue n'apparaît plus comme le rêve américain, l'automobile étant souvent accusée de tous les dysfonctionnements urbains (Didier, 2000). Mais qu'offre Disneyland que la banlieue américaine n'offre plus ? La réponse est finalement assez simple : le plaisir d'être en ville.

Tout d'abord, l'enclave de Disneyland est une véritable île dont l'environnement immédiat est presque entièrement gommé (Didier, 2002). Les cartes des parcs – où qu'ils soient – n'intègrent ainsi jamais l'environnement urbain immédiat ou alors de manière très limitée. Lorsque vous prenez votre passeport pour le parc, vous entrez dans une ville magique⁵ qui vous permet d'oublier les tracas de la « vraie » ville.

⁴ Les émeutes de Watts ont lieu en août 1965 dans le quartier du même nom à Los Angeles. Elles font suite à l'arrestation de trois personnes noires d'une même famille. Cette arrestation provoque alors une émeute dans tout le quartier pendant une semaine. On dénombre 34 morts.

⁵ Une des appellations des parcs Disney est « Magic Kingdom », le Royaume Magique.



Fig 2. L'île Disneyland. Carte du haut : Anaheim, carte du bas : Disneyworld en Floride (Disneyland Anaheim, 2014 ; Disneyworld Florida, 2014)

À l'intérieur du parc, Walt Disney n'a pas voulu seulement imaginer un antidote à Los Angeles (qu'il appréciait peu), il a voulu recréer une ville moyenne américaine idéale. Tout commence par le centre urbain, Main Street. Cette rue principale avec ses boutiques et ses restaurants offre une vision d'une ville rêvée cohérente sur le plan architectural - contrairement à Los Angeles - et où les services doivent rester les plus discrets possibles. À partir de ce centre, les espaces thématiques se déploient sur un plan en forme de fleur (Didier, 2002). Ce centre urbain de l'illusion devient dans les années 1960 le centre urbain rêvé : la mendicité n'y existe pas, les agressions non plus, la circulation y est fluide, la planification architecturale rend la morphologie urbaine cohérente et compréhensible (Didier, 2000).

Walt Disney créé alors un espace qui offre des plaisirs urbains qui n'existent presque plus à Los Angeles : la flânerie, la marche à pied, la déambulation. Le parc devient peu à peu un espace public idéal, alors que ces espaces sont difficilement trouvables à Los Angeles. Los Angeles a en effet développé une culture privée de la ville où l'espace public est désormais avant tout un espace de circulation (Ghorra-Gobin, 1997).



Fig. 3. L'organisation interne de Disneyland à Anaheim (Disneyland Anaheim, 2014)

Walt Disney, passionné de trains, pense aussi son parc comme un espace structuré par des transports. Les transports sont en effet omniprésents dans le parc, que ce soit pour faciliter la circulation des visiteurs avec le train Santa Fe & Disneyland Railroad⁶ qui encercle le parc, ou en tant qu'attractions (Marling, 1991). À Anaheim, lors de l'ouverture, l'une des attractions phares est Autopia, toujours en fonctionnement.

Autopia repose sur un principe simple : des petites voitures circulent sur une *freeway*, ces autoroutes alors en pleine expansion en Californie⁷. Autopia représente alors l'un des meilleurs exemples de la vision idéalisée de la ville que Disney veut offrir aux Américains. Tout d'abord, Disney permet à ses visiteurs de conduire des petites répliques de Ferrari. De plus, sur l'autoroute Disney, les embouteillages n'existent pas et l'on peut retrouver le plaisir de la conduite, difficile à éprouver dans une Los Angeles déjà confrontée à la congestion routière. Mais le rêve urbain de Walt Disney a ses limites. À la fin de la première journée, 39 voitures sont hors service. Les véhicules d'origine étaient en effet de véritables répliques de voitures, avec une vitesse maximale de 11 kilomètres/heure. En raison du nombre élevé d'accidents, les concepteurs de l'attraction décidèrent de placer les voitures sur des rails⁸.

⁶ La Santa Fe Railroad fut l'une des premières compagnies à desservir Los Angeles à la fin du 19^e siècle.

⁷ La première *freeway* californienne est inaugurée en 1941, suivie de nombreuses autres dans les années 1950. Les *freeways* sont financées par l'État californien, en opposition aux *interstates*, financées par l'État fédéral à partir des années 1950.

⁸ Voir l'article de Phil Patton paru dans le New York Times en 2005 : « In Disney's World, a Perfect Freeway » (<http://www.nytimes.com/2005/08/22/automobiles/22CARS.h>)



Fig. 4. Affiche d'Autopia
(Bjorn Aronson, Disney Imagineering Collection, 1955)

Walt Disney s'inspire donc de mythes de l'espace américain pour en faire des objets et des lieux du plaisir : la voiture et l'autoroute, Main Street ou encore le Far West (*Frontierland*, le train). Toutefois, Disney veut aller plus loin dans sa conception du plaisir et de l'idéalisation urbaine en appliquant les principes du parc d'attraction à la ville.

Du parc à la ville, du plaisir à l'idéal urbain

Sophie Didier, dans sa thèse sur Anaheim, résume ainsi la nouvelle place de Disneyland dans le paysage urbain nord-américain : « *Si Disneyland fonctionne mieux que les vraies villes, il faut confier la gestion des villes à Walt Disney* » (2000, p. 267). Le changement d'échelle et de nature des parcs Disneyland commence à partir des années 1960. La perception du parc californien change, mais surtout Walt Disney se rêve en architecte-urbaniste de la ville du futur.

De Disneyland à EPCOT

Le succès du parc californien attise l'intérêt de nombreuses villes nord-américaines. Toutefois, les frères Disney rejettent une à une les offres et finissent par dévoiler leur projet, en Floride⁹. En toute discrétion la compagnie Disney achète 11 000 hectares de terrain à proximité d'Orlando. Cette fois, Walt Disney a un projet bien plus ambitieux en tête. Il veut à la fois un parc, mais aussi une ville, EPCOT¹⁰.

⁹ Chicago se montra par exemple très intéressée mais les frères Disney étaient peu favorables à un parc dans une trop grande ville de l'Est en raison de la pollution. En effet, la pollution risquait de salir les bâtiments et les attractions du parc et donc d'écorner un peu le rêve.

¹⁰ Experimental Prototype Community of Tomorrow

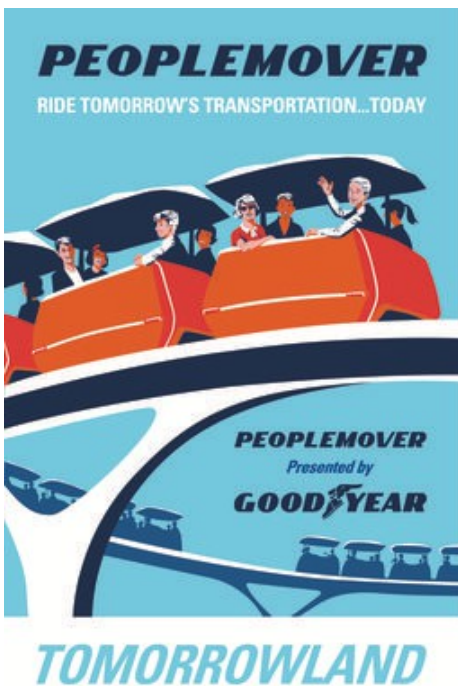


Fig. 5 et 6. Affiche pour l'inauguration d'EPCOT et le *People-Mover* (DisneyWorld Florida, 1982)

EPCOT, la ville idéale de Walt Disney, est conçue pour bénéficier des dernières technologies en termes de transport. Les voitures semblent presque inutiles grâce au *People-Mover*, mis au point avec Good Year¹¹ (fig. 6), pour les déplacements intérieurs et au monorail (fig. 5) qui permet d'accéder aux autres parcs. EPCOT doit pouvoir accueillir 20 000 personnes, notamment des employés des parcs. EPCOT est pensé sur le même plan que les parcs avec un centre voué aux services, bureaux et commerces (Didier, 2000). Walt Disney meurt en 1966 et son frère Roy abandonne le projet pour ouvrir un parc d'attraction en 1971.

Si le changement de nature, du parc à la ville, est donc momentanément suspendu, le changement d'échelle intervient bien en Floride. Ce nouveau parc est en fait décliné en sept parcs différents dont le projet EPCOT qui est un parc sous forme d'exposition internationale et deux parcs aquatiques.

¹¹ Le *People-Mover* était une attraction du parc d'Anaheim.

La disneylandisation de la ville

L'incursion de la compagnie Disney dans l'urbanisme ne tarde pas à se concrétiser. Elle se fait en deux grandes étapes. Tout d'abord, face à la relative baisse de fréquentation de son parc californien, la compagnie décide d'ouvrir un second parc en 2001 : Disney California Adventure. La compagnie imagine alors une galerie marchande entre les deux parcs. Cette galerie est nommée Downtown Disney, faisant clairement référence aux quartiers centraux des villes nord-américaines. Son accès, contrairement aux parcs, est gratuit. La galerie offre des restaurants et des magasins essentiellement. Disney crée donc un espace public ouvert à tous et de fait la limite entre le parc et la ville devient floue (Didier, 2001). La compagnie y applique les mêmes règles que dans ces parcs puisque l'espace est piétonnier et l'environnement très contrôlé (la sécurité ou la propreté sont assurées par des employés du parc). Il s'agit donc de créer un espace public urbain de plaisir et de flânerie, un élément qui n'existe pas à Anaheim.

Si Disney empiète alors véritablement sur la ville avec cet espace public idéal, la compagnie n'innove pas pour autant. En effet, la première galerie marchande ou rue commerçante à ciel ouvert de ce type fut inaugurée par les studios Universal (Didier, 2000). Dans le cas du parc Universal, à Burbank, le Universal Citywalk fait le lien entre les parkings et l'entrée du parc.



Fig. 7. Downtown Disney à Anaheim (Disneyland Anaheim, 2014)

Mais les principes urbanistiques de Disneyland finissent par faire école. En effet, sous l'impulsion de ces réhabilitations à proximité du parc, la municipalité d'Anaheim vote le projet du Anaheim Resort (Didier, 2001). Cet espace entourant le parc subit un véritable « lifting » urbain sur le modèle du Downtown Disney. La municipalité y applique les mêmes règles, qui deviennent donc règles d'urbanisme. Le Anaheim Resort est un centre commercial à ciel ouvert d'accès libre, avec des boutiques et des restaurants. L'espace extérieur est pensé sur le même modèle : uniquement piétonnier, agrémenté de fontaines et de végétation. La compagnie Disney parvient donc à imposer son urbanisme de parc de loisirs aux espaces urbains.

Les limites du rêve urbain

En 2014, un billet d'entrée pour le parc Disney d'Orlando coûte 99 dollars¹². Le rêve innocent, le miroir urbain de Los Angeles a donc un prix. Cette augmentation n'est pas anodine et nous ramène finalement aux objectifs initiaux de Walt Disney. Le créateur n'a jamais voulu penser son parc comme un lieu accessible à tous. Dès 1955, le fait d'instaurer un prix d'entrée permettait selon Walt Disney d'écarter les plus pauvres et les « indésirables » (Didier, 2001). De fait, le rêve urbain est un rêve de repli, et Walt Disney crée une ville fictive qui pourrait s'apparenter à une *gated community* du loisir.

Par ailleurs, l'environnement urbain que présente la compagnie Disney est un environnement artificiel surcontrôlé et surveillé, un simulacre urbain (Sorkin, 1992). Si ces éléments peuvent en effet être repris dans des *gated communities* (Le Goix, 2003), ils attestent surtout d'une tendance à la « militarisation » de la ville, notamment de Los Angeles que Mike Davis surnomme la ville forteresse (Davis, 1997).

Conclusion

Pensés à l'origine comme des espaces de loisirs et de plaisirs, les parcs Disneyland ont entretenu la confusion avec l'espace urbain depuis leur création. Ces petites répliques de ville idéale ont fini par devenir les espaces publics manquants des villes nord-américaines (surtout dans le cas de Los Angeles), voire des modèles urbanistiques. Le traitement de l'espace urbain par Disney (planification très stricte de l'espace, usage piétonnier, environnement contrôlé) a donc été réapproprié hors des parcs par les collectivités locales. Le processus n'est pas que négatif. Ces nouveaux espaces remplissent un vide dans les banlieues de Los Angeles et permettent de replacer certaines pratiques au cœur des villes comme la marche. Finalement, Disney a permis de remettre au goût du jour l'un des plaisirs urbains les plus simples. Toutefois, on peut également y voir une disneylandisation de la ville (ou disneyfication pour Sophie Didier) avec l'idée d'espaces publics dupliqués qui se ressemblent tous. Ces espaces perdraient alors leur propre identité urbaine pour se conformer à une identité disneylandisée. La construction de parcs Disneyland et de Downtowns Disney à l'identique en France, au Japon ou en Chine ne peut qu'attester de cette tendance.

CHARLOTTE RUGGERI

Charlotte Ruggeri est doctorante en géographie à l'université de Cergy-Pontoise. Ses recherches portent sur le projet de ligne à grande vitesse en Californie.

¹² <http://www.slate.fr/economie/84143/parcs-attraction-prix-disney>

Bibliographie

- Avila E., 2004, *Popular Culture in the Age of White Flight: Fear and Fantasy in Suburban Los Angeles*, Berkeley, University of California Press, 308 p.
- Chesneau V., 2001, « Les supermarchés du loisir », *Cités*, n°7, 93-107
- Davis M., 1997, *City of Quartz, Los Angeles capitale du futur*, Paris, La Découverte, 391 p.
- Didier S., 2000, *Une île dans la ville ? Invention, négociation et mise en pratique du modèle de ville Disney à Anaheim (Californie), 1950-2000*, Thèse de doctorat en géographie, Paris, Université Paris 1, 422 p.
- Didier S., 2001, « Parcs de loisirs et nouveaux espaces publics : Le « Disneyland Resort » d'Anaheim (Californie) », dans GHORRA-GOBIN, Cynthia (sous la direction de), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 266 p.
- Didier S., 2002, « L'ambiguïté de l'expérience Disneyland en matière de gestion des flux de visiteurs », *Flux*, n°50, 34-43.
- Ghorra-Gobin C., 1997, *Los Angeles, Le mythe américain inachevé*, Paris, CNRS Editions, 311 p.
- Ghorra-Gobin C., 2001, « Los Angeles et San Francisco, bien des différences, mais aussi des ressemblances », *Hérodote*, 101, 76-95.
- Godin C., 2011, « La disneylandisation du monde », *Cités*, n°47-48, 346-349
- Le Goix R., 2003, *Les « Gated Communities » aux États-Unis. Morceaux de villes ou territoires à part entière ?*, Thèse de doctorat en géographie, Paris, Université Paris 1, 492 p.
- Marling K.A., 1991, « Disneyland, 1955: Just Take the Santa Ana Freeway to the American Dream », *American Art*, vol. 5, n°1-2, 168-207.
- Sorkin M., 1992, *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 252 p.
- TEA (Themed Entertainment Association), 2013, *2012 Theme Index / 2012 Museum Index, Global Attractions Attendance Report*, Burbank, AECOM, 35 p.
- Thibaud J.P., 2006, « La fabrique de la rue en marche : essai sur l'altération des ambiances urbaines », *Flux*, n°66-67, 111-119.