

UN « TOUR DES MONUMENTS DE PASSAIC » (1967), L'IMAGE DE LA CITÉ SELON ROBERT SMITHSON

Anaël Lejeune

Belin | *L'Espace géographique*

2011/4 - Tome 40
pages 367 à 380

ISSN 0046-2497

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2011-4-page-367.htm>

Pour citer cet article :

Lejeune Anaël, « Un « Tour des monuments de Passaic » (1967), l'image de la cité selon Robert Smithson », *L'Espace géographique*, 2011/4 Tome 40, p. 367-380.

Distribution électronique Cairn.info pour Belin.

© Belin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Un «Tour des monuments de Passaic » (1967), l'image de la cité selon Robert Smithson

ANAËL LEJEUNE

Université de Louvain-la-Neuve
Département d'histoire de l'art
Place Blaise Pascal 1, boîte L3.03.13
B-1348 Louvain-la-Neuve
anael.lejeune@uclouvain.be

RÉSUMÉ. — Il s'agit de revenir sur le célèbre récit que l'artiste américain Robert Smithson donna en 1967 de sa visite de la ville de Passaic (New Jersey), en appréciant historiquement sa réflexion à l'aune du vaste débat suscité, vers la fin des années 1950 et tout au long des années 1960, par l'intensification du phénomène urbain aux États-Unis. Nous souhaitons en effet montrer comment Smithson a su compenser les caractères indifférenciés et égarant de ce paysage suburbain américain typique en élisant – ou en invitant le visiteur à élire – un certain nombre d'éléments au rang de « monuments ». Autant de repères sur l'articulation desquels pouvait alors s'appuyer l'appréhension structurée du tissu urbain et ce, aussi anodins, fugaces et subjectifs aient-ils été.

ART CONTEMPORAIN, MONUMENT,
RÉCIT DE VOYAGE,
ROBERT SMITHSON, URBANISME

ABSTRACT. — « A Tour of the Monuments of Passaic » (1967), the image of the city according to Robert Smithson ». — We would like to discuss the famous travelogue that the American artist Robert Smithson wrote in 1967 about his tour of the city of Passaic, New Jersey, by repositioning his reflection back in the historical context of the vast urbanistic debate aroused, towards the end of the 1950s and throughout the 1960s, by the intensification of the urban phenomenon in the United States. We would like to demonstrate how Smithson challenged the undifferentiated and disorienting nature of this typical American suburban landscape by choosing – or by having the visitor choose – a certain number of elements as “monuments”. By choosing these “monuments”, no matter how trivial, transitory and subjective they were, the artist created a number of landmarks that helped to structure people's apprehension of this urban fabric.

CONTEMPORARY ART, MONUMENT,
ROBERT SMITHSON, TRAVELOGUE,
URBANISM

Au cours de l'année 1967, l'artiste américain Robert Smithson (1938-1973) publia un texte resté célèbre, « A Tour of the Monuments of Passaic ». Dans ce texte, l'artiste rapporta le témoignage de sa visite de la ville de Passaic, située dans le New Jersey. Au cours de sa promenade, l'artiste érigea au rang de « monuments » une série d'objets et de bâtiments, voués le plus souvent à une disparition prochaine. Aussi, les nombreux commentaires et analyses suscités par ce texte abordent généralement cette thématique des « monuments » en termes de mémoire et d'oubli, eu égard à l'intérêt vif de l'artiste pour le flux du temps et le cours de l'Histoire. Nous souhaiterions pour notre part évoquer la dimension « spatiale » qu'engage ce texte, en nous intéressant à la manière dont celui-ci put – et peut encore – structurer la visite de cette

ville par le lecteur se rendant sur place, répondant en cela à l'invitation lancée par Robert Smithson. À cette fin, nous chercherons à replacer historiquement cette intervention artistique dans le contexte des réflexions urbanistiques développées aux États-Unis au cours des années 1960 et 1970, réflexions qui ont pu inspirer directement l'artiste ou, à tout le moins, qui ont dû informer sa réflexion sur l'appréhension du phénomène urbain.

Passaic, 1967

Le samedi 30 septembre 1967, dans la matinée, Robert Smithson se rendit en bus à Passaic (New Jersey), sa ville natale, située à une demi-heure de route environ de Manhattan. De ce périple devait résulter la publication du récit fameux, « A Tour of the Monuments of Passaic », dans la livraison de décembre 1967 de la revue *Artforum* (Flam, 1996, p. 68-74).



Photo 1 / Rivière Passaic, Passaic, New Jersey.
Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.

Ce texte décrit une série de paysages, d'infrastructures et de bâtiments qu'a pu y contempler Smithson au cours de sa visite, et dont la succession structure la narration. Après la remémoration de son trajet en bus consacré à une lecture pour le moins acerbe des critiques d'expositions du *New York Times* du jour, Smithson y relate longuement son parcours depuis l'angle de Union Avenue et de River Drive à Rutherford, situé sur la rive ouest de la rivière Passaic dont il remonta ensuite le cours sur la rive opposée en direction du nord (photo 1). Au cours de cette promenade, son attention se porta tout d'abord sur un pont enjambant la rivière, puis sur une série d'infrastructures et de machines de chantier qui en jonchaient alors les berges. Au moment de sa visite en effet, la ville était le cadre de la construction du tracé de la route 21 reliant les villes de Newark et Passaic en suivant le cours de la rivière. Soulignant le désordre ainsi occasionné, l'artiste décrivit pêle-mêle une série d'éléments au nombre

desquels se trouvaient un pont mobile, un derrick, des tuyaux d'évacuation ou encore des culées en béton. Arrivé à la limite du chantier, Smithson se dirigea vers l'est et pénétra dans le centre-ville dont l'exploration lui offrit le spectacle d'une série de constructions quelconques telles un garage, un restaurant, un parking et un bac à sable pour enfants (Smithson, 1993).

Dans son texte, Smithson souligna à plusieurs reprises la banalité ordinaire du tissu urbain à travers lequel il cheminait : « Les banlieues, l'étalement suburbain, et le nombre infini de logements construits lors du boom d'après-guerre, ont contribué à l'architecture de l'entropie » (Flam, 1996, p. 13). Une impression dont l'origine était notamment à rechercher dans l'uniforme régularité du réseau des rues que déploie Passaic, typique de nombreuses villes américaines. Deux passages du texte au moins trahissent cet aspect. On lit : « En fait, le centre ville de Passaic n'était pas un centre du tout – c'était plutôt un gouffre tout ce qu'il y a de plus typique, ou bien un vide des plus ordinaires », et encore : « Ce parking monumental coupait la ville en deux, faisant de l'une des moitiés un miroir et de l'autre le reflet mais les rôles de miroir et de reflet ne cessaient d'alterner. On ne pouvait jamais savoir de quel côté du miroir on se trouvait » (Smithson, 1993, p. 21).

Cette apparence tout à la fois monotone et désuète se trouvait d'autant plus renforcée par l'impression d'abandon que suscitait le spectacle des désordres engendrés par le chantier de l'autoroute qui semblait faire osciller l'endroit entre érection et décrépitude¹. En témoigne d'ailleurs le statut de « ruines à l'envers » que Smithson attribua à ces infrastructures, expression par laquelle l'artiste entendait désigner des édifices qui « ne tombent pas en ruines après avoir été construits, mais qui plutôt s'élèvent en ruines avant d'être construits » (Smithson, 1993, p. 20). C'est donc cette atmosphère paradoxale de « futur abandonné » (Smithson, *ibidem*) qui le conduisit tout d'abord à parler de « monuments » à l'endroit des édifices et éléments composant le paysage de Passaic.

Aussi, comme l'ont déjà noté la plupart des commentateurs, c'est autour d'une réflexion sur la temporalité que s'articule avant tout cette visite de monuments (Criqui, 1993, p. 8-9 ; Roberts, 2004, p. 60-85). Mais l'ironie de cette réflexion « archéologique » tient, d'une part, dans la fadeur, voire la médiocrité de l'endroit retenu pour la construction d'un récit mémorial et, d'autre part, dans l'insignifiance et la fugacité des éléments et bâtiments élus au rang de monuments, lesquels semblent manquer de la valeur et du prestige qui d'habitude accompagnent à cette qualité de vestige historique. De même manquent-ils du caractère relativement pérenne qui assure généralement aux monuments leur intégrité et, partant, leur fonction. De manière irrésistiblement ostentatoire, ces objets élevés au rang de monuments par Smithson semblent opérer à rebours de la tâche qui leur a été assignée : au lieu de perpétuer le souvenir de la ville et des événements qui ont émaillé son histoire, ils donnent davantage l'impression de vouloir en précipiter l'oubli.

Si l'un des thèmes principaux du texte de Smithson est bien le cours du temps et surtout l'oubli, on doit convenir que la fortune artistique et critique de l'essai témoignerait plutôt du contraire. C'est dire qu'en dépit de la futilité et de l'insignifiance des monuments retenus et de leur disparition, Smithson aura bien conféré à cette ville une importance que ses qualités urbanistiques, architecturales et patrimoniales ne méritaient sans doute pas. En attestent les nombreux comptes rendus de visite de la ville qui furent publiés et les divers efforts menés pour retracer sur une carte le cheminement suivi à l'époque par l'artiste (Rasor, 1991 ; Penders, 1999, p. 170-175 ; Roberts, 2004, p. 64-65).

Car le texte de Smithson doit bien être compris comme une invitation faite au lecteur à se rendre sur place. À l'époque de la publication de « A Tour of the Monuments of Passaic », l'artiste rédigea d'ailleurs une annonce proposant, à qui le souhaitait, une visite guidée de la ville :

« Que pouvez-vous trouver à Passaic que vous ne pouvez trouver à Paris, Londres ou Rome ? Découvrez-le par vous même. Découvrez (si vous l'osez) l'époustouflante rivière Passaic et les monuments éternels sur ses berges enchantées. Conduisez une voiture de location jusqu'au pays oublié du temps. À quelques minutes seulement de New York City. Robert Smithson vous guidera à travers cette série légendaire de sites... et n'oubliez pas votre appareil photo. Des cartes spéciales sont proposées à chaque tour. Pour plus d'informations, visitez la Dwan Gallery, 29 West 57th Street. » (Flam, 1996, p. 356).

Cette annonce ne fut jamais publiée, mais il est néanmoins avéré que Smithson emmena les artistes Claes Oldenburg et Allan Kaprow pour une visite de Passaic le

1. « Si le futur est "passé de mode" et "suranné", alors j'étais bien allé dans le futur. [...] Je suis absolument convaincu que le futur s'est perdu quelque part dans les dépotoirs du passé non-historique [...] » (Smithson, 1993, p. 21).

6 janvier 1968, et peut-être Hamish Fulton au début de l'année 1970 (Reynolds, 2003, p. 265). Reste selon nous symptomatique d'avoir pensé adresser aussi explicitement au public une telle invitation, fût-elle formulée avec pareille ironie. Car c'est là une invitation qui reste selon nous aujourd'hui encore en l'attente de récipiendaires.

Dès lors, si les monuments photographiés par Smithson ont disparu, c'est au mode d'orientation et d'appréhension de ce paysage urbain qu'établissait implicitement le texte de Smithson auquel il convient d'être attentif afin de saisir la valeur que celle-ci peut recouvrir pour le lecteur-visiteur actuel. À cet égard, il convient aussitôt de remarquer comment la structure même du texte de Smithson engage l'acte de déplacement. En effet, s'il consiste en un témoignage de la façon dont les « monuments » lui sont apparus au hasard de leur rencontre, son texte assure également la description de leur disposition. Autrement dit, « A Tour of the Monuments of Passaic » ne relie ou n'enfile pas tant une série d'événements narratifs que des lieux parcourus telles les étapes d'un itinéraire : « je m'avançais sur le pont », « j'arrivais ensuite à un groupe de voitures d'occasion », « je retournais ensuite à Passaic », « je traversais un parking », etc. (Smithson, 1993). Le texte ressortit donc simultanément aux deux modalités d'énonciation que sont le récit et la description, mises en évidence par Louis Marin en regard des discours sur la ville (Marin, 1994, p. 208-209 ; Cummins, 1992, p. 45). En tant que récit, le texte de Smithson donnait les indices du regard d'un voyageur en mouvement ; en tant que description, il cherchait à faire voir la disposition spatiale des éléments composant la ville. « A Tour of the Monuments of Passaic » constitue donc la mise en jeu de ces deux modalités d'énonciation l'une par l'autre, mise en jeu par laquelle les lieux dispersés, dont Smithson rapportait l'apparition selon une série de points de vue successifs, étaient agencés spatialement. À l'instar du genre ancestral du récit de voyage, ce texte faisait basculer l'histoire dans la géographie (Marin, 1973, p. 64).

Passaic, aujourd'hui

En dépit des changements survenus dans la physionomie de la ville depuis 1967, Passaic a, pourrait-on dire, conservé l'insignifiance et la vulgarité des banlieues des grandes villes. Et le témoignage qu'en donnait Smithson laissait déjà présager d'une accélération et d'un renforcement à venir du caractère marginal de cette ville, laquelle ne serait bientôt plus réduite qu'à un simple lieu de passage.

Riche d'un passé industriel prospère au cours du XIX^e siècle, l'activité industrielle a aujourd'hui pratiquement disparu, relayée comme souvent dans pareil cas par des petits commerces et négociants qui restent seuls à assurer un semblant d'animation économique. Cette activité commerciale est principalement localisée sur Main Avenue dont le tumulte contraste avec le calme des quartiers résidentiels situés au sud de Paulison Avenue. Au moment de sa visite, c'est notamment du bouleversement engendré par la construction de la route 21 dont rendit compte avec insistance Smithson, empruntant à ses infrastructures et ses dénivelés un grand nombre de monuments. Épargnant au tracé autoroutier la même inflexion que subissait la rivière à hauteur de Passaic, les ingénieurs lui avaient fait emprunter une voie plus directe à travers une partie de la ville, provoquant de nombreuses modifications dans son paysage. Le chantier occasionna ainsi la destruction de l'Armory, d'une très grande partie de Washington Park et du Cimetière de la Guerre civile (Rasor, 1991, p. 6), emportant notamment dans ce mouve-

ment un monument en forme d'obélisque photographié à l'époque par l'artiste (un cliché dont la mauvaise qualité le privait aussitôt de toute chance de publication) (Sobieszek, Smithson, 1993, p. 91). Au reste, l'altération voire la suppression de ces quelques éléments remarquables ont notablement contribué à renforcer les caractères morphologiques typiques de la plupart des *suburbs* américains, à savoir : la subdivision régulière du territoire et la distribution des maisons suivant une structure orthogonale – la fameuse *grid* –, le maintien d'une faible densité de population, une certaine abondance de la végétation et un mode de déplacement privilégiant la voiture ; autant d'éléments qui ressortissent au compromis négocié entre la nature fondamentalement pastorale de la civilisation américaine et son destin inéluctablement industriel et urbain, à suivre Cynthia Ghorra-Gobin (2003, p. 9). Un ample réseau de rues quadrangulaires et d'impasses le long desquelles s'ordonnent rigoureusement une suite ininterrompue de bâtisses pavillonnaires s'étend donc sur la grande majorité du territoire de la ville de Passaic. Seul le cours sinueux de la rivière, ayant imposé une légère modification dans l'orientation des avenues dans la partie nord de la ville, vient en perturber la stricte régularité. Et en fait de centre-ville, c'est Main Avenue, dont le tracé orienté au nord-ouest en direction de Paterson s'élargit entre Armory Park et Madison Street, qui concentre le long de ses bords les principaux commerces et services à la population (photo 2 et 3).

Or c'est précisément cette organisation typique du développement urbain américain d'après-guerre et les enjeux sociaux afférents soulevés indirectement par Smithson, qui justifiaient selon nous de replacer sa proposition artistique dans le contexte urbanistique de l'époque.

L'image de la cité

Il semble en effet raisonnable d'apprécier la réflexion sur l'appréhension de la banlieue portée par le texte de Smithson à l'aune du vaste débat suscité, vers la fin des années 1950, par l'intensification du phénomène urbain (*urban sprawl*) et par son expansion à une grande partie du territoire étatsunien, notamment en raison de la croissance du trafic automobile. Dans son introduction au volume *The Exploding Metropolis* paru en 1958, William H. Whyte Jr. remarquait que si, dans les années 1950, le nombre de citoyens vivant dans les zones métropolitaines n'avait cessé d'augmenter, il n'en avait pas été de même pour les centres-villes qui avaient parfois vu leur nombre d'habitants diminuer, si bien qu'il convenait moins de parler d'un phénomène nouveau d'urbanisation que d'un phénomène de « suburbanisation » ; avec ce constat supplémentaire que les habitants de ces banlieues en permanente



Photo 2 / Main Avenue, Passaic, New Jersey.
Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.



Photo 3 / Armory Park, Passaic, New Jersey.
Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.

expansion n'étaient plus appelés par le centre-ville traditionnel mais bien davantage vers les malls et autres centres commerciaux périphériques (Whyte, 1958, p. ix). Architectes et urbanistes s'inquiétèrent alors des méfaits que l'urbanisation de la banlieue pouvait occasionner sur le mode de vie et le bien-être de ses habitants, ainsi que de la dénaturation du paysage provoquée par la multiplication anarchique des aménagements liés à l'accroissement concomitant de l'usage de la voiture, aménagements dont les règles d'implantation répondaient en priorité à des logiques fonctionnalistes ou commerciales. Dans son célèbre ouvrage, *The City in History* (1961), Lewis Mumford s'émuet de la tendance à l'uniformisation tant des unités d'habitation que du mode de vie de ses habitants à laquelle conduisait le phénomène de périurbanisation, et s'inquiéta de la perte de facteurs de cohésion liée au déploiement réticulaire du tissu urbain (Mumford, 1964, p. 604-653). Le caractère d'urgence que cette problématique devait alors revêtir au cours des années 1960 se devine notamment à sa prise de conscience par un public de plus en plus large, comme en témoigne la parution en décembre 1965 d'un numéro spécial du très populaire magazine *Life* intitulé : « The U.S. City. Its Greatness is at stake ». Là aussi il y était question du manque de cohérence lié au développement des villes et, singulièrement, des problèmes d'ordres social, sécuritaire, racial, sanitaire et esthétique qui y étaient liés (*Life*, voir également Blake, 1964). Face donc à ce constat généralisé de chaos auquel la métropole était alors en proie, nombre de voix exigèrent l'instauration d'un « ordre visuel », selon l'expression de l'époque.

L'une des plus illustres fut celle de Kevin Lynch, dont l'ouvrage fondateur, *The Image of the City*, publié en 1960, synthétisait ses études menées sur la qualité visuelle de la ville américaine. Pour le poser succinctement, les recherches de Lynch se fondaient sur le postulat que la ville américaine type, dans son déploiement et dans son historicité, fournit pauvrement le citadin en points remarquables lui permettant de structurer son environnement en un ensemble. À partir de la représentation mentale que pouvait s'en faire ses habitants, il étudia la disposition d'une série de villes à s'ériger en une image structurée – son degré d'« imagibilité » – qui permette, pour qui les parcourt et les utilise, de s'y orienter et de s'en approprier les articulations et le déploiement. Parmi les cas étudiés, l'exemple le plus éloquent restait sans doute celui de la ville de Jersey (New Jersey). En raison de la régularité de son tissu et de l'absence de marqueurs visuels forts comme des bâtiments singuliers, des points nodaux, des perspectives, ses habitants éprouvaient de nombreuses difficultés à s'y orienter et à la penser comme un tout (Lynch, 1976, p. 29-37 et p. 53-97). Aussi, l'inaptitude de nombreux citadins à dresser mentalement la carte d'une telle ville renseignait-elle directement selon Lynch sur leur impossibilité à en disposer librement, à se l'approprier et, finalement, à éprouver une quelconque satisfaction à y vivre – cette expérience mettant de la sorte en évidence le pouvoir aliénant de ce type de milieu urbain. Dans l'ouvrage suivant, *The View from the Road* (Appleyard *et al.*, 1964), Lynch allait transposer ces intuitions et méthodes d'analyse à l'étude du réseau autoroutier américain, formulant à l'endroit des ingénieurs des routes des recommandations en termes d'enrichissement de repères et de séquences visuelles capables d'engendrer une expérience cohérente et plaisante, comme celle d'une « promenade » architecturale (Appleyard *et al.*, 1967, p. 76). Smithsonian avait pu prendre connaissance des thèses de ce dernier ouvrage par l'intermédiaire d'un livre édité par David Lowenthal en sa possession dans lequel figurait un essai où les auteurs en reprenaient les principales conclusions. Une telle conviction de l'importance de ces éléments remarquables et variés se

trouva relayée à l'époque par d'autres auteurs, et notamment Jane Jacobs. Dans son texte polémique « Downtown is for people » également paru dans *The Exploding Metropolis* (1958) et dont le développement allait donner lieu au livre *The Death and Life of Great American Cities* (1961), l'auteur insistait également sur la manière dont croisements, venelles, places, espaces verts et bâtiments notables – singulièrement les monuments – étaient à valoriser comme autant d'« interruptions visuelles » ou « eye-catchers » dont l'articulation entre eux fondait la structuration visuelle de l'espace urbain (Jacobs, 1958, p. 155-156 ; 1961, p. 372-391).

Ce type de réflexions sur l'« image » de la ville mérite alors que l'on y prête attention à plusieurs égards. Tout d'abord, celles-ci constituaient l'un des principaux voire le modèle dominant d'interprétation d'une problématique dont Robert Smithson était bien au fait. Il convient en effet d'insister à nouveau, à la suite d'Ann Reynolds (2003, p. 83-92), sur le fait que c'est là un débat de société majeur dont on ne peut ni douter de la connaissance qu'en avait Smithson du fait de ses lectures – Smithson possédait les textes *The Exploding Metropolis*, *The City in History* ou *Life* : « The U.S. City. Its Greatness is at stake » dont nous venons de parler, de même qu'un autre ouvrage de Lynch de 1972 intitulé *What time is this place?* (Tatransky, 2004)² –, ni surtout de l'intérêt qu'il lui porta. Smithson y contribua en effet explicitement à l'occasion d'une intervention au colloque « Shaping the Environment: The Artist and the City » organisé en 1966 par la Yale Art Association, un colloque dont l'enjeu portait précisément sur l'appréhension par l'individu du milieu urbain en tant qu'entité cohérente³. Ensuite, ces réflexions se fondaient sur une métaphore visuelle à laquelle un artiste comme Smithson ne pouvait que se montrer réceptif. Enfin, il faut voir comment cette autre ville du New Jersey qu'était Passaic concentrait ces problématiques liées à l'urbanisation de la banlieue et à la prolifération des infrastructures automobiles (le chantier de la route 21 reliant les villes de Newark et Passaic étant conduit dans le cadre du programme fédéral de développement du réseau autoroutier *interstate* mené entre 1956 et les années 1970).

Mais si l'on ne peut douter que la réflexion de Smithson sur Passaic ait bien été informée par les termes de ce débat, il convient selon nous de saisir comment, partant du même constat d'« absence de forme visuelle » de la ville américaine (Appleyard *et al.*, 1967, p. 75), l'artiste allait y instaurer une forme d'ordre visuel qui ne tombât pas entièrement sous le feu de certaines critiques auxquelles les analyses urbanistiques évoquées plus haut pouvaient quant à elles prêter le flanc.

Rétrospectivement, plusieurs remarques peuvent être formulées relativement à ce type d'approches initié par Lynch. Premièrement, s'agissant plus précisément des travaux de Lynch, il faut voir comment le modèle cartographique de représentation mentale de la ville qu'il postulait interdisait de prendre en compte toute une série de données contextuelles irréductibles à un signe graphique reporté sur un plan, comme la mémorisation de noms, d'enseignes (Desportes, 2005, p. 349). D'une certaine manière, c'est là une approche que le travail de trois autres animateurs de ce débat, que furent Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour, allait venir complexifier dans la seconde moitié des années 1960. Témoinant pour leur part d'une disposition bien plus bienveillante à l'égard du paysage offert par les nouvelles métropoles, les trois architectes s'attelèrent eux aussi à l'étude des éléments composant visuellement le paysage urbain, celui du *strip* de Las Vegas en particulier. Constatant combien les symboles et les images des enseignes situées en bordures du *strip* pouvaient acquérir une importance bien plus grande que les bâtiments eux-mêmes, ils incorporèrent les données contextuelles de cet

2. Ann Reynolds fait également appel aux réflexions de Lynch dans son ouvrage (Reynolds, 2003, p. 84).

3. Jennifer L. Roberts fit par ailleurs remarquer que la rédaction de son texte sur Passaic par Smithson advint à une époque d'intenses débats menés autour de la problématique de la préservation de sites et monuments historiques dans la ville de New York. (Roberts, 2004, p. 66-67).

ordre à leurs analyses et fondèrent une réflexion sur l'appréhension de la ville basée non plus sur le modèle d'une image cohérente à l'instar de Lynch, mais, par analogie avec le langage, comme une succession ordonnée de signes déchiffrée et lue par l'individu en mouvement (Venturi *et al.*, 1968). Ces travaux sont d'autant plus intéressants à mentionner que cette attention à des données contextuelles de cette nature, voire cette compréhension « linguistique » du paysage urbain elle-même, n'était pas étrangère à la pensée de Smithson. Non seulement l'artiste avait-il rapporté à plusieurs reprises dans le corps de son article les inscriptions figurant sur diverses enseignes et panneaux croisés sur son chemin et qui entraient dans la composition du paysage de la ville. À titre d'exemple on peut citer cette « incantation visuelle » (pour reprendre l'expression tout à fait explicite de l'artiste) apposée en bordure du chantier (Smithson, 1993, p. 20) :

YOUR HIGHWAY TAXES 21	
AT WORK	
Federal Highway	U.S. Dept. of Commerce
Trust Funds	Bureau of Public Roads
2,867,000	State Highway Funds
	2,867,000
New Jersey State Highway Dept.	

Mais qui plus est Smithson avait-il lui-même comparé le centre ville de Passaic à une suite d'adjectifs : « Chacun de ses "magasins" était un adjectif collé au suivant. Une chaîne d'adjectifs déguisés en magasins » (Smithson, 1993, p. 20-21)⁴.

Deuxièmement, si à l'instar du postulat de Lynch la psychologie cognitive envisage aujourd'hui encore de manière privilégiée le mode d'interprétation et d'organisation des informations spatiales par un individu sur la base d'un modèle de représentation intériorisé de l'espace qui entretient une relation d'isomorphie avec les données géographiques réelles, la « carte mentale » (Denis, 1989, p. 234-239), il faut noter qu'il ne s'agit pas tant d'une carte stricte de la ville qu'un ensemble de points de repère et de sensations diverses dont la structuration en un ensemble conduit à une familiarisation avec l'environnement. Il a été démontré depuis de nombreuses années que la structure d'un territoire repose sur la synthèse de données sensorielles de nature très variée (visuelles, kinesthésiques, auditives, olfactives, etc.) et que, en outre, ces modes sensoriels d'appréhension de l'espace sont informés culturellement, l'individu transportant inconsciemment avec lui des schémas internes d'espace actifs qui précèdent son expérience (Hall, 1971 ; Augoyard, 1979). À ce compte donc, on doit considérer que la détermination spatiale d'un territoire est improprie à rendre seule compte du processus d'appropriation de son déploiement. À titre d'exemple, on pourra invoquer le fait que la simplicité du plan orthogonal inféré mentalement de l'expérience de certains quartiers américains n'y rend pas nécessairement l'orientation plus aisée et ne peut donc suffire en tant que tel. Or c'est là un constat que semblait déjà faire sien Smithson lorsqu'il suggérait, non sans un humour lewis carrollien, combien une carte eût été de peu de secours pour s'orienter dans la ville, aussi précise et mimétique ait-elle été : « J'étais allé sur une planète sur laquelle avait été dessinée une carte de Passaic et, de surcroît, plutôt imparfaite. Il s'agissait d'une carte sidérale

4. Au moment de la parution de l'article de Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour, un ami de Smithson, Howard Junker, au fait de son voyage à Passaic, lui en fit parvenir une copie (Linder, 2004, p. 197).

sur laquelle étaient dessinées des “lignes” de la taille des rues, ainsi que des “carrés” et des “pâtés” de la taille des bâtiments » (Smithson, 1993, p. 20-21)⁵.

En conséquence, troisièmement, on ne peut retenir pour seuls éléments structurant le paysage urbain des repères reconnus par tous comme le seraient des bâtiments publics ou des parcs, mais encore toute une série de sensations ou détails parfois insignifiants dont la sélection relève du contexte particulier et de la disposition psychologique de l'individu à son égard (Augoyard, 1979 ; Desportes, 2005, p. 360). Autrement dit, il ne s'agit pas uniquement d'envisager l'espace urbain comme source de stimulations (ici visuelles) auxquelles répondrait l'individu, mais également comme un réservoir d'informations à partir desquelles ce dernier va engendrer toutes sortes de significations personnelles. La représentation de l'environnement s'organise donc à partir d'informations spatiales et d'informations aux caractéristiques individuelles et sociales propres (Depeau, 2006, p. 12).

Des monuments autres

Par delà les années, le paysage indifférencié et confus de Passaic est aujourd'hui encore source de profondes difficultés en termes d'orientation. Très peu, voire aucun parc, aucune place, aucun monument historique ou artère agréable ne fournit au marcheur de points d'ancrage ou de perspectives particuliers. Mais qui se rend à Passaic sur les traces de l'artiste – comme en pèlerinage – structure dès son arrivée sa visite à partir des endroits évoqués dans son texte par Smithson et du cheminement que leur distribution trace. Vraisemblablement, depuis Union Avenue à Rutherford, après avoir traversé le pont enjambant la rivière Passaic jusque sur la rive de Passaic, le visiteur tournera-t-il à droite sur River Drive, longeant l'autoroute vers le nord jusqu'à Armory Park. De là, il s'écartera de la rivière Passaic et de l'autoroute en direction du nord-est pour gagner, par Main Avenue, le centre commercial de la ville et le parking jadis photographié par Smithson. Arrivé au niveau de Madison Street, il s'engagera probablement vers la droite dans Central Avenue, au numéro 11 de laquelle l'artiste déjeuna au Golden Coach Diner. Puis, revenant sur ses pas, il redescendra Main Avenue jusqu'au Taras Schevchenko Park bordant le stade, parc où Smithson photographia le bac à sable dont il se servit, dans les derniers paragraphes de son article, pour illustrer le principe thermodynamique de l'entropie.

Dans un premier temps donc, c'est sur les traces de l'artiste que le visiteur entamera sa reconnaissance de la ville, les endroits qu'a marqués Smithson en y instituant autant de monuments devenant aussitôt pour ses contemporains, comme pour le visiteur actuel, les étapes ordonnées d'un itinéraire. Aussi, si pour le dire dans le vocabulaire de l'époque la force de l'image d'une ville se trouve renforcée par l'identification de points de repère, alors doit-on reconnaître que l'institution par Smithson d'un certain nombre de monuments aura opéré comme l'instauration d'autant de jalons dont le ralliement contribue à l'appropriation de leurs articulations et, partant, à la structuration de Passaic pour qui aura répondu à l'invitation de s'y rendre. Mais qu'en est-il alors des monuments eux-mêmes ?

On l'a déjà dit, les monuments photographiés par Smithson ont depuis lors été détruits. Le pont pivotant en bois et en métal sur Union Avenue, reliant la rive de Rutherford à celle de Passaic, a désormais fait place à un pont fixe au tablier en béton et en bitume. Tous les tuyaux, derricks, et autres outils de chantier ont également

5. À la fin de son texte « *A museum of language in the vicinity of art* », Smithson évoquait précisément cette question de la carte et du territoire, citant l'exemple imaginé par Lewis Carroll dans « *Sylvie and Bruno Concluded* » pour laquelle des cartographes ont travaillé à une échelle de un sur un, équivalente au territoire (Flam, 1996, p. 92-93). Sur cette idée qu'une carte ne peut être un simple instrument mimétique du réel mais essentiellement « un système constructif », voir Tiberghien, 2007, p. 29-30.



Photo 4/ Parking sur Main Avenue, Passaic, New Jersey. Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.



Photo 5/ Taras Schevchenko Park, Passaic, New Jersey. Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.



Photo 6/ Van Houten Avenue, Passaic, New Jersey. Cliché d'A. Lejeune, juillet 2009.

disparu. Encore, si au moment de son passage il y a quarante ans les abords de la rivière exposaient les vestiges d'une activité industrielle moribonde et les désordres du chantier de l'autoroute en cours, tout ceci ne se révèle plus aujourd'hui que par bribes à l'œil scrupuleux et indiscret. Le spectacle des rives à la verdure luxuriante et de l'eau à l'écoulement calme et impassible offre à cet égard un contraste saisissant. Pareillement, dans le haut de la ville, le Golden Coach Diner a désormais fait place à un Dunkin' Donuts et un McDonald's. De même encore, le parking de Main Avenue a été supprimé au bénéfice d'arrêts de bus et de bornes divisant la large avenue (photo 4). Seuls points de liaison avec l'époque de Smithson à cet endroit, le building trapézoïdal de béton surmonté d'un étrange et anachronique lanternon qui s'élève toujours à cet endroit. Subsistent également, sur River Drive, les traces du garage City Motors. Enfin, si Taras Schevchenko Park n'a pas bougé, le bac à sable photographié par Smithson a quant à lui été remplacé par des balançoires et autres dispositifs ludiques pour enfants (photo 5). Pour autant, le jeu de piste ne s'en révèle pas moins fructueux. À la déception de ne plus découvrir sur Union Avenue qu'un pont à la confondante banalité fait place l'exaltation de découvrir sur Myrtle Avenue un pont similaire à celui photographié naguère par Smithson, enjambant la rivière entre les villes de Passaic et Wallington (photo 6). De même, non loin de là découvre-t-on dans Armory Park un monument en forme d'obélisque semblable à celui photographié par Smithson, et auquel il répondait symétriquement avant la destruction partielle du parc par le tracé de l'autoroute. On peut encore bien sûr être navré de ne voir dans le Dunkin' Donuts qu'un ersatz de *diner*, mais la perspective qui s'ouvre depuis son perron sur Main Avenue, avec les quelques rangées de voitures alignées et le haut building trapézoïdal, semble pour sa part n'avoir que peu changé, tout au plus par l'éclat des couleurs et le galbe des carrosseries.

Car l'important serait peut-être ceci que la banalité et le caractère éphémère des objets retenus à l'époque par Smithson au titre de monuments aient en fait contribué – et sans doute pour partie intentionnellement dans l'esprit de l'artiste – à autoriser le spectateur à charger d'autres objets de cette qualité. Mitchell Rasor (1991, p. 9) par exemple en témoigne explicitement au moment de relater sa visite: « J'ai cherché en vain dans ce secteur des signes des monuments de Smithson. J'y ai cependant trouvé un assortiment de nouveaux monuments », en l'occurrence:

une tortue écrasée, une grande arche ou encore un panneau mettant en garde contre un danger de haute tension. Plus rigoureusement, il conviendrait sans doute d'ajouter que le visiteur s'assurera que les sujets de ses propres clichés photographiques entretiennent bien avec les monuments de Smithson une parenté afin que l'association avec Passaic n'échappe pas à un tiers. Le choix se portera dès lors de manière privilégiée sur les objets qui se seront substitués depuis aux monuments de 1967, sur les objets entretenant des parentés formelles avec ceux de Smithson, et enfin sur des objets attestant de sa présence à Passaic, c'est-à-dire les panneaux, enseignes où figure le nom de la ville. On pourra ainsi songer aux balançoires désertées de Taras Schevchenko Park ou aux vues des rives de la rivière où derrière l'épaisse végétation se devinent l'une ou l'autre cheminée d'usine essoufflée. On pourra encore penser aux ternes panneaux d'autoroute annonçant la ville ou à l'écriteau de bois naïvement chantourné qui, à l'endroit où Main Avenue s'élargit plus pour déplier de tout son long boutiques et commerces, annonce d'une écriture dorée au faste maladroit l'entrée dans la « City of Passaic ».

Et si l'on veut bien se souvenir à présent des termes dans lesquels se posait le débat sur le phénomène de suburbanisation durant les années 1960, il convient de comprendre la nature de la réponse que formule l'artiste à l'absence de forme de la banlieue. L'« ordre visuel » de Passaic, autrement dit l'articulation de l'espace urbain dont Smithson fit l'expérience et dont il chercha à rendre raison dans son article, ne reposait pas sur une organisation préétablie à laquelle il se conformerait. Les repères que Smithson retint empruntaient moins aux qualités visuelles ou esthétiques de la ville et de ses bâtiments qu'à ses défauts, moins à ses lieux publics ou institutionnels qu'aux éléments insignifiants de leurs abords. Ce qui présida davantage à leur sélection est peut-être d'abord un caractère non familier dans cet environnement suburbain par trop prévisible, mais c'est surtout leur capacité à se faire le support de significations singulières (répondant notamment, dans le cas de Smithson, à ses intérêts pour l'art, le temps ou encore la littérature scientifique). À titre d'exemple, on pourrait poser l'hypothèse que l'importance que revêtit pour Smithson la rivière dans son appréhension de la ville n'était pas étrangère aux événements de sa propre histoire personnelle. Passaic, on l'a déjà dit, était la ville natale de Smithson, mais c'est à Rutherford puis à Clifton, c'est-à-dire de part et d'autre de Passaic, qu'il a grandi. Par ailleurs, lors d'un entretien, l'artiste a mis en évidence le lien étroit qui unissait « A Tour of the Monuments of Passaic » au long texte *Paterson* du célèbre poète William Carlos Williams, poème dont Smithson envisageait son propre texte « comme une sorte d'appendice ». Or William Carlos Williams, qui fut également l'auteur en 1938 d'un recueil intitulé *Life along the Passaic River*, se trouva être le pédiatre de l'artiste durant son enfance (Criqui, 1993, p. 5 ; Flam, 1996, p. 298.).

Autrement dit, la saisie du déploiement de la ville par Smithson ne prenait pas appui sur des éléments de repère objectifs, au sens où ceux-ci seraient institués communément (comme un carrefour, un parc ou un haut lieu patrimonial), mais bien subjectifs. Et c'est du reste à cet égard que la catégorie de « monument » retenue par Smithson se révèle particulièrement subtile en un autre sens encore que simplement historique. Entendu comme un « repère symbolique de l'espace » chargé d'une signification non seulement historique mais également identitaire, sociale, etc. (Brunet *et al.*, 1992, p. 338), le terme « monument » fait moins signe vers la valeur esthétique que symbolique de l'élément du paysage qu'il qualifie. Ici donc, l'usage de cette catégorie dénote à la

fois – en les médiatisant – la dimension spatiale et la capacité de l'objet à animer quelque projection ou affection signifiante sur laquelle la première repose. Or la disparition programmée des monuments choisis par Robert Smithson semblait bien enjoindre le visiteur à faire de même à son tour. Pour reprendre à nouveau le témoignage de Mitchell Rasor (1991, p. 9), ce dernier élut notamment au nombre de ses « nouveaux monuments » une tortue écrasée au motif que la vision de cet animal primordial anéanti par un engin moderne lui rappelait l'image du dinosaure évoquée dans son texte par Smithson en regard d'une grue de chantier.

Conclusion

En 1960, au terme de *The Image of the City*, Kevin Lynch en venait à conclure que si la forme de la ville exprime des fonctions fondamentales comme la circulation ou les affectations principales du sol, il est, écrivait-il, un élément primordial auquel doit mener un environnement organisé visuellement et nettement identifié : le fait pour le citadin d'« informer l'environnement avec ses propres significations et connexions. Alors celui-ci deviendra-t-il un véritable lieu, remarquable et distinctif » (Lynch, 1960, p. 107). Si c'est là une conclusion dont on ne peut douter de la justesse, il faut sans doute convenir que la typologie des éléments composant l'espace urbain établie par Lynch, parce que ces éléments devaient d'abord pouvoir être reconnus par tous, résistait en bonne partie à la configuration de l'environnement à partir de significations individuelles fortes. C'est précisément au dépassement de cette limite que Robert Smithson nous semble avoir répondu indirectement. En effet, si l'expérience qui peut être faite aujourd'hui de la ville de Passaic reste nécessairement structurée, par contraste, par les témoignages textuels et photographiques de Smithson, lesquels sont pris par le visiteur comme permanent contrepoint, la saisie ordonnée de son déploiement par le visiteur repose désormais sur l'institution de nouveaux éléments de repère. Les endroits érigés naguère par Smithson en monuments, parce qu'à ce titre ils animent le visiteur de mouvements et de déplacements qui l'y mèneront, suscitent bien la découverte et l'appréhension de la ville et concourent ainsi à sa visibilité⁶. Mais en définitive, c'est sur une variété de données sensorielles (images, mots, sons, etc.) que s'appuiera l'articulation de ce paysage urbain – données sensorielles que des résonances ou des dispositions particulières du visiteur à leur égard font se détacher de l'environnement et déterminent ainsi leur sélection au titre d'élément structurant.

Pour finir enfin, on remarquera que si tout au long de sa carrière Robert Smithson a nourri un vif intérêt pour les paysages, jamais il ne s'est agi pour lui de louer le caractère encore sauvage ou inviolé des innombrables réserves naturelles que recèle le territoire américain, mais bien au contraire de se tourner vers les bouleversements et les défigurations causés par l'homme : les sites post-industriels et les banlieues suburbaines tentaculaires. L'artiste y percevait en effet les signes du cours de la civilisation occidentale ou de la destinée humaine dont le principe thermodynamique de l'entropie (mesurant le niveau de désordre d'un système) fournissait selon lui le meilleur modèle. C'est-à-dire, une tendance générale vouant irrémédiablement le futur à un degré toujours plus grand de désordre jusqu'à un état d'équilibre désordonné et uniforme ; une sorte d'évolution régressive par laquelle le futur, au lieu de s'en départir, ferait retour vers l'état chaotique originel de l'univers (Flam, 1996, p. 10-11). Or l'intervention artistique de Smithson semble avoir œuvré partiellement à

6. Voir également à ce sujet Desportes, 2005, p. 90.

rebours de cette tendance. Car la faible « qualité visuelle » qu'offre la ville de Passaic, et donc la résistance qu'oppose la pauvreté de son environnement à la saisie de son déploiement, se trouvent compensées par l'ordre que trace le choix d'un certain nombre d'objets opéré par le visiteur à l'invitation de Smithson. Par l'expérience des chemins qui les lient, ces « nouveaux monuments » induisent la reconnaissance de la cohésion et de l'identité d'une région spatiale. Aussi, en favorisant l'appréhension d'objets qui servent de repères, Smithson permet au paysage urbain d'accéder à un ordre qui le révèle comme cohérent. Et si Jean-Pierre Criqui a pu justement caractériser la ville de Passaic en termes de « non-lieu », à la suite de l'anthropologue Marc Augé (1992, p. 100-110) qui avait forgé ce concept afin de désigner un certain nombre d'espaces contrariant toute symbolisation et résistant à toute appropriation (à l'instar des espaces de transit ou de commerce) (Criqui, 1993, p. 12)⁷, l'artiste aura su réparer cette pauvreté. Cette zone urbaine, éprouvée comme un ensemble en raison des articulations et des chemins suivis entre les « monuments », advient alors dans son unité et son individualité comme un lieu.

7. Sur la notion de non-lieu entendue très tôt de façon similaire dans le domaine de la géographie anglophone, voir entre autres Relph, 1976, p. 79-121.

Références

- APPLEYARD D., LYNCH K., MYER J.R. (1964). *The View from the Road*. Cambridge : Massachusetts Institute of Technology Press, 64 p.
- APPLEYARD D., LYNCH K., MYER J.R. (1967). « The View from the Road ». In LOWENTHAL D., *Environmental Perception and Behavior*. Chicago : University of Chicago Press, p. 75-88.
- AUGÉ M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Éditions Le Seuil, coll. « La Librairie du XX^e siècle », 149 p.
- AUGOYARD J.-F. (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris : Éditions Le Seuil, coll. « Espacements », 185 p.
- BLAKE P. (1964). *God's Own Junkyard. The Planned Deterioration of America's Landscape*. New York : Holt, Rinehart and Winston, 143 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H. (1992). *Les Mots de la géographie*. Montpellier-Paris : La Documentation française-Reclus, coll. « Dynamiques du territoire », 470 p.
- CARROLL L. (1990). « Sylvie et Bruno ». In CARROLL L., GATTÉGNO J. (ed.), *Œuvres*. Paris : Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », p. 403-815.
- CRICQUI J.-P. (1993). « Ruines à l'envers. Introduction à la visite des monuments de Passaic par Robert Smithson ». *Les Cahiers du Musée national d'Art moderne*, n° 43, p. 4-15.
- CUMMINS L. (1992). « La dialectique Site/Non-Site. Une utopie cartographique ». *Parachute* n° 68, p. 42-46.
- DENIS M. (1989). *Image et Cognition*. Paris : Presses universitaires de France, coll. « Psychologie d'aujourd'hui », 284 p.
- DEPEAU S. (2006). « De la représentation sociale à la cognition spatiale et environnementale : la notion de "représentation" en psychologie sociale et environnementale ». *Eso*, coll. « Travaux et documents de l'UMR 6590 », n° 25, décembre, p. 7-17.
- DESORTES M. (2005). *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIII^e-XX^e siècles*. Paris : Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 413 p.
- FLAM J. (ed.) (1996). *Robert Smithson. The Collected Writings*. Berkeley : University of California Press, 390 p.

- GHORRA-GOBIN C. (2003). *Villes et société urbaine aux États-Unis*. Paris : Armand Colin, coll. « U. Géographie », 192 p.
- HALL E.T. (1971). *La Dimension cachée*. Paris : Éditions Le Seuil, coll. « Intuitions », 254 p.
- JACOBS J. (1958). « Downtown is for people ». In WHYTE W.H. (ed.), *The Exploding Metropolis*. New York : Doubleday, coll. « A Doubleday Anchor Books », p. 140-168.
- JACOBS J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities. The Failure of Town Planning*. Harmondsworth : Penguin Book, 474 p.
- Life*, 1965, vol. 59, n° 26, du 24 décembre.
- LINDER M. (2004). « Toward "a new type of Building": Robert Smithson's architectural criticism. » In TSAI E. (ed), *Robert Smithson*. Los Angeles : University of California Press, p. 188-199.
- LOWENTHAL D. (1967). *Environmental Perception and Behavior*. Chicago : University of Chicago Press, 88 p.
- LYNCH K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge : Massachusetts Institute of Technology Press, coll. « Publications of the Joint Center for Urban Studies », 194 p.
- LYNCH K. (1976). *L'Image de la cité*. Paris : Dunod, coll. « Aspects de l'urbanisme », 222 p.
- LYNCH K. (1972). *What time is this place?* Cambridge : Massachusetts Institute of Technology Press, 277 p.
- MARIN L. (1973). *Utopiques : jeux d'espaces*. Paris : Éditions de Minuit, coll. « Critique », 358 p.
- MARIN L. (1994). *De la représentation*. Paris : Éditions Le Seuil, Gallimard, coll. « Hautes études », 396 p.
- MUMFORD L. (1961). *The City in History*. New York : Harcourt, Brace and World, 656 p.
- MUMFORD L. (1964). *La Cité à travers l'histoire*. Paris : Éditions Le Seuil, coll. « Esprit. La Cité prochaine », 781 p + 64 p. de planche.
- New York Times*, 1967, du samedi 30 septembre.
- PENDERS A.-F. (1999). *En chemin, le Land Art*. T. 1 : *Partir*. Bruxelles : La Lettre volée, coll. « Essais », 256 p.
- RASOR M. (1991). « Revisiting hours : Robert Smithson's Passaic », 13 p.
http://www.mrld.net/pdfs/Smithson_by_Rasor.pdf
- RELPH E. (1976). *Place and Placelessness*. Londres : Pion, coll. « Research in Planning and Design », 156 p.
- REYNOLDS A. (2003). *Robert Smithson. Learning from New Jersey and Elsewhere*. Cambridge : Massachusetts Institute of Technology Press, 364 p.
- ROBERTS J.L. (2004). *Mirror-Travels. Robert Smithson and History*. New Haven, Londres : Yale University Press, 162 p.
- SMITHSON R. (1967). « A Tour of the Monuments of Passaic ». *Artforum*, vol. VI, n° 4, p. 48-51.
- SMITHSON R. (1993). « Une visite des monuments de Passaic, New Jersey ». *Les Cahiers du Musée national d'Art moderne*, n° 43, p. 16-23.
- SOBIESZEK R.A., SMITHSON R. (1993). *Robert Smithson : Photo Works*. Los Angeles : Los Angeles County Museum of Art, 168p.
- TATRANSKY V. (2004). « Catalogue of Robert Smithson's Library: books, magazines, and records ». In TSAI E. (ed), *Robert Smithson*. Los Angeles : University of California Press, p. 249-263.
- TIBERGHEN G.A. (2007). *Finis terrae. Imaginaires et imaginations cartographiques*. Paris : Bayard, coll. « Le Rayon des curiosités », 203 p.
- VENTURI R., SCOTT BROWN D., IZENOUR S. (1968). « A significance for A&P parking lots, or learning from Las Vegas ». *The Architectural Forum* 2, Mars, p. 36-43.
- WILLIAMS W.C. (1938). *Life along the Passaic River*. Norfolk : New Directions, 200 p.
- WHYTE W.H. (1958). « Introduction ». In WHYTE W.H. (ed.), *The Exploding Metropolis*. New York : Doubleday, coll. « A Doubleday Anchor Books », p. VII-XX.