

## Le 5 à 7 du 27 mai 2008

### LOS ANGELES

#### L'automobile, plus long chemin du tramway au métro ?

#### Ariella Masbounji

J'ai le plaisir d'ouvrir ce 5 à 7 consacré à Jean Louis Cohen qui a écrit un petit ouvrage magnifique sur Los Angeles publié en 2005 par l'Institut Français d'Architecture. C'est un travail récapitulatif, historique et contemporain sur cette extraordinaire métropole qui peut nous apporter des enseignements dans la réflexion que nous menons sur les grands territoires.

Los Angeles fascine le monde de l'urbanisme depuis longtemps. Nombre d'écrits ont polarisé l'attention sur cette immense métropole dotée du pire et du meilleur. Mike Davis bien entendu avec son best seller city of quartz mais aussi Cynthia Ghorra-Gobin et tant d'autres, mais aussi JL Cohen à la curiosité et aux savoirs infinis qui l'a magnifiquement décortiquée dans son « Portait de ville ».

La conférence d'aujourd'hui s'intitule : « L'automobile, le plus long chemin du tramway au métro ». Suivra l'intervention d'Eric Bérard, directeur de la Société d'Economie Mixte de l'agglomération de Montpellier qui est missionné pour la mise en œuvre des projets du SCOT de l'agglomération Montpelliéraine, Scot pilote conduit par une équipe autour de Bernard Reichen ; comme nous pilotons ensemble un groupe de réflexion sur les grands territoires nous attendons de cette conférence des enseignements profitables sur le travail à la grande échelle.

Quelques mots de présentation même s'il est bien connu de vous tous : Jean Louis Cohen est architecte et historien. Ses recherches ont porté sur l'architecture et l'urbanisme du vingtième siècle en France, en Allemagne, en Italie et aux Etats Unis. Il parle toutes ces langues ainsi que l'espagnol, le russe et sans doute d'autres, et a beaucoup travaillé sur les

formes de l'internationalisation, les cultures régionales, la modernisation de la forme urbaine à Paris et en Afrique du Nord : son ouvrage sur Casablanca, écrit avec Monique Eleb, est bien connu. C'est aussi un chercheur intéressé par l'action dont les travaux visent un impact sur le réel. Jean Louis Cohen a élaboré et conduit le projet de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine au Palais de Chaillot qu'il a ensuite dû quitter dans des circonstances assez peu compréhensibles.

## **Ariella Masbounji**

Depuis 1994, il occupe la chaire Sheldon H. Solow en histoire de l'architecture à l'Institute of Fine Arts de New York University. Il a conçu de nombreuses expositions au Centre Pompidou, au Pavillon de l'Arsenal, au Centre canadien d'architecture, à l'Institut français d'architecture et au Museum of Modern Art de New York. Il a publié « Des fortifs au périclès », « Scènes de la vie future », avec André Lortie, « L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique », « Alger, paysage urbain et architectural », « Los Angeles portrait de ville », « Le Tour de Paris : promenades aériennes de Roger Henrard ». On ne peut citer ici toute son œuvre qui est importante.

Aujourd'hui il va nous décrire cette agglomération invraisemblable de Los Angeles qui intéresse depuis fort longtemps le monde de l'urbanisme et sur laquelle un grand nombre d'écrits ont polarisé l'attention, notamment « City of Quartz, Los Angeles ville du futur » de Mike Davis et « Los Angeles : le mythe américain inachevé » de Cynthia Ghorra-Gobin.

Jean Louis Cohen aborde avec sa curiosité infinie et décortique cette ville qui a toujours fonctionné comme nos grands territoires européens, ou encore comme la métropole de François Ascher : cent kilomètres de diamètre, quinze millions d'habitants, équivalente à la onzième puissance mondiale si elle était un Etat, une ville de la mondialisation s'il en est .

Cette ville a su avant les autres inventer ses modes d'adaptation : plan de transport, centralités, polarités, recherche d'identité ; ce sont aussi des questions qu'elle continue à se poser : la dernière innovation y est la ligne de métro « des cadres », longue de quarante kilomètres avec des polarités à constituer.

Los Angeles ou « l'anti-ville réussie » interpelle le monde de l'urbanisme comme l'avait fait hier Frank Lloyd Wright avec sa Broadacre City. Peut-on créer une bonne ville en étant guidée par une « passion anti-urbaine » ? Ville de la démesure, Los Angeles est née – surprise - du tramway qui a ensuite été démantelé.

**Comment Los Angeles apprivoise-t-elle l'automobile ? Avec quels aménagements ? Quelle gestion de l'automobile, question posée ici bien plus tôt qu'ailleurs ? Quelle invention pour avoir des transports en commun performants ? Qu'en est-il du retour à la marche à pied**

dans les nouvelles polarités ? Les transports en commun sont-ils la seule politique urbaine actuelle dans cette agglomération marquée par les enclaves, la multiplicité des ethnies et des populations particulières avec leur mixité et leur rejet ?

Los Angeles nous interpelle aussi par son centre désaffecté, et par la création de nouvelles centralités. Comment fonctionnent-elles ? Y a-t-il une tendance au retour vers la centralité principale ? Ce mode de croissance urbaine diffuse – à ne pas confondre avec du laisser faire - est-il une alternative au schéma décentralisé adopté par les autres villes américaines ? Derrière cet apparent désordre urbain n'y-a-t-il pas une vraie pensée accompagnée d'une gestion juridique du territoire ?

Un autre thème nous intéresse : celui de l'architecture de la vitesse à l'échelle de la voiture. Los Angeles a fait appel à des architectes remarquables : Frank Lloyd Wright, Frank Gehry, Morphosis, Richard Neutra et bien d'autres. Cette liberté formelle laissée à l'architecture est une condition des nouvelles polarités et de la forte densité imaginaire de la ville.

Enfin il serait intéressant de savoir quelles sont les réponses de Los Angeles aux défis de l'augmentation du coût de l'énergie et des questions environnementales dans une Californie fortement engagée dans le développement durable.

### **Jean Louis Cohen**

Il serait bien présomptueux de vouloir répondre à toutes ces questions en une heure et de vouloir donner une idée simple et claire d'une métropole qui est en fait un véritable pays, une « ville – monde », selon Fernand Braudel, ou une « métropole », selon François Ascher. Los Angeles est un lieu extraordinaire d'invention et de vie qui n'a pas cessé depuis les années 1920 d'être aussi le lieu d'une série ininterrompue d'innovations dans la manière de faire la ville avec l'automobile, et peut être, demain, de la faire sans l'automobile.

Downtown, est la partie centrale de l'agglomération, un des lieux originels de cette ville qui diffère des villes européennes en ce qu'elle est née d'un chapelet de centres – Downtown, San Pedro, Santa Monica, Pasadena – qui se sont développés presque d'une manière synchrone pour constituer un territoire urbanisé de presque cent kilomètres de diamètre. Les contours de la commune de Los Angeles - quatre millions d'habitants – sont sans cesse mis en cause par des tentatives de sécession ; en général ce sont des quartiers riches qui veulent cesser de payer pour les écoles des pauvres et qui essayent de « s'échapper » avec plus ou moins de succès : West Hollywood y a réussi mais pas la San Fernando Valley, la dernière partie de la ville a avoir essayé récemment.

Les quatre millions d'habitants dans la commune, les dix dans le comté et les quinze dans la région composent une ville extraordinairement multiraciale et multiculturelle ; dès après sa conquête en 1848 par les Etats-Unis, elle était clairement bi-culturelle, anglo-hispanique.

Mal comprise, cette ville a été souvent présentée de manière schématique par beaucoup d'observateurs qui ont eu du mal à la saisir : le chapelet des écrivains français qui se sont fourvoyés dans des descriptions hasardeuses et obtuses est infini. Simone de Beauvoir dans « L'Amérique au jour le jour » reste un modèle du genre. D'autres comme Jean-Luc Nancy avec son remarquable petit livre « La ville au loin » l'ont mieux comprise ; il voit dans Los Angeles : « le lieu où serait venu se dissoudre, s'étirer à l'extrême, ou encore se déliter mais non se supprimer l'image de la ville ». Jean Baudrillard en a proposé, quant à lui, une analyse ambiguë, fondée quand il y voit : « Une sorte d'immensité lumineuse, à perte de vue, géométrique, incandescente », erronée quand il remarque ailleurs : « La lumière révèle et illumine l'absence d'architecture ». Los Angeles est tout au contraire une ville architecturale avec une cohorte de grands noms qui y ont laissé leurs œuvres et qui constituent un théâtre spectaculaire. L'erreur de Baudrillard est qu'il n'a pas su élaborer les codes nécessaires pour conduire son attention vers le mode de fabrication d'une ville qu'on a pu considérer comme une sorte d'être urbain problématique, au point d'être défini par des observateurs locaux comme « soixante douze quartiers à la recherche d'une ville ». Le sociologue Melvin Webber a écrit que Los Angeles était « l'image d'une communauté sans la proximité ». Dans cette ville la vie collective n'a pas besoin de reposer sur la proximité pour opérer.

### **Une ville qui fait mentir les adages**

Beaucoup continuent d'imaginer Los Angeles comme la ville de l'automobile et des images fortes s'y prêtent comme « The Stack » – la « pile » – un échangeur à sept voies comme un rêve... ou un cauchemar d'ingénieur des Ponts et Chaussées. Historiquement cette perception est vraie puisque dans les années 1930, il y avait dans l'agglomération quatre fois plus d'automobiles que dans le reste du pays. Mais ce n'est pas seulement la voiture qui a rendu possible cette communauté sans proximité. Avec le télégraphe d'abord, qui permettait aux éleveurs de vendre leur cheptel, puis le téléphone – trois ans après son invention par Graham Bell, Los Angeles était déjà la ville la mieux équipée du pays par habitant, une authentique ville pionnière en matière de télécommunications. L'industrie cinéma va pouvoir ainsi satisfaire son besoin de vacataires, d'artistes free lance et d'intervenants extrêmement mobiles en les sollicitant instantanément au téléphone. Dans ce cas, l'expansion de la ville ne doit donc pas être résumée seulement à une question de développement des infrastructures physiques.

La colonie espagnole El Pueblo de Nuestra Señora de Los Angeles devient mexicaine en 1824 ; elle est créée selon le principe du quadrillage territorial, urbain et rural. Los Angeles est une sorte de festival de la trame, une ménagerie de géométries qui commencent avec le pueblo et qui continue à s'imposer sur le territoire lorsque les Etats Unis arrachent la Haute Californie au Mexique en 1848 : apparaît alors une ville coloniale avec ses premières extensions.

Le destin urbain de Los Angeles n'avait rien d'évident et d'ailleurs un chroniqueur new yorkais remarquait en 1932 en observant cette accumulation inextricable de populations :

« Pourquoi une ville a-t-elle poussée ici et pourquoi est-elle si grande ? ». Aucun déterminisme géographique n'explique l'existence d'une métropole en ce lieu : très modeste rivière, côtes inhospitalières, terres peu fertiles, lieux de civilisation éloignés. Rien n'explique la création de cette ville et son « décollage » entre 1895 et 1930, sinon l'interaction entre les formes de l'immigration et les constructions idéologiques élaborées pour recruter ses habitants. Entrent aussi en ligne de compte la création très précoce d'un marché immobilier assis et développé grâce aux modes de communication à long rayon d'action – la presse –, et grâce aux modalités économiques de la croissance américaine, et enfin la création des grands réseaux ferroviaires et maritimes reliant les deux côtes du pays.

### **Une genèse**

Autour de 1870 Los Angeles est une bourgade agricole vouée à l'élevage et aux agrumes : l'image qui en diffusée est celle d'un grand verger. Cette image, qui sera ensuite vendue au reste du pays par les firmes de relations publiques, provoquera les premières vagues d'immigration, immigration particulière d'aventuriers ou de familles inorganisées fournissant aux industries une main d'œuvre non syndicalisée par opposition à celle des grandes industries du Nord ou du Middle West des Etats Unis.

Après le développement à partir d'une base agricole, les infrastructures font la ville. Ainsi le chemin de fer apporte-t-il les premiers palmiers qui n'existaient pas sur place grâce à deux réseaux ferroviaires : le Santa Fe en, qui atteint la ville en 1876 et le Southern Pacific, qui lui fait suite en 1885. Ces réseaux permettent d'exporter les oranges que les producteurs vont vendre avec une habile invention de marketing en faveur de l'indispensable jus de fruit du matin. Le début du transport par wagons frigorifiques suivi par la découverte de la vitamine C, flux et motivation hygiéniste se mettent simultanément en place et témoignent de la capacité de Los Angeles à opérer dès avant la guerre 1914-18 selon des réseaux transcontinentaux, sinon mondiaux. L'essor de la ville semble définitif en 1913 quand l'aqueduc Owen apporte d'une vallée de la Sierra Nevada – impitoyablement asséchée

depuis – l'eau dont la ville a besoin pour son essor. A côté du liquide que l'on apporte apparaît le liquide que l'on extrait de la ville : le pétrole découvert vers 1860 permettra de faire de cette ville le grand théâtre de l'automobile.

Dernier acte. Le développement du chemin de fer se conjugue avec celui du transport maritime grâce au percement de l'isthme de Panama en 1914 : Los Angeles est alors reliée directement à l'est des États-Unis et à l'Europe et la vocation de la ville est définitivement stabilisée. Après la création d'une première jetée éphémère à Santa Monica, les installations portuaires s'installent à San Pedro, localisation qui a fait l'objet de polémiques et de conflits entre toutes les fractions de l'agglomération - ces quartiers à la recherche d'une ville . Aujourd'hui Los Angeles est le premier port des États-Unis et l'un des tous premiers au monde par son importance. La ville va gérer la relation avec son port selon un corridor à l'image de la relation entre Athènes et le Pirée où le pointillé des limites municipales aura la même fonction que les murs antiques protégeant le chemin d'accès entre les deux villes grecques. La création du port coïncide avec l'arrivée de l'automobile dans la ville ; Los Angeles a alors pratiquement son extension actuelle grâce à un réseau de tramway de mille huit cents kilomètres – à comparer à celui récent du métro long de cent vingt kilomètres -. L'image mentale de la ville de cette époque peut être recréée à partir des films de Buster Keaton Mac Sennett ou Charlie Chaplin tournés dans les rues avec les tramways qui sillonnent la ville en tous sens et à toute vitesse – quatre-vingt kilomètres à l'heure de moyenne -. Avant la « couche » d'asphalte d'hier, et peut-être la couche aérienne de demain, la première couche de Los Angeles est donc ferroviaire, métallique.

Le marché du tramway fait alors l'objet d'une concurrence forcée entre les différentes compagnies de transport qui sont en même temps des sociétés de promotion immobilière.

Los Angeles est donc un exemple saisissant du résultat obtenu par la conjonction entre création d'infrastructures et développement urbain : la promotion immobilière y développe les lignes de tram qui développent les lotissements. Le destin de la ville n'est donc pas celui imaginé vers 1912 par un dessinateur de la presse locale: une ville verticale avec des niveaux superposés comme on l'imagine à l'époque pour New York ou Paris ; dès cette époque cette idée du Los Angeles du futur n'a aucun sens car les réseaux de transport en commun permettent à la ville de fonctionner sur un territoire très étendu, comme une sorte de « ville-campagne », ou plutôt de « troisième territoire entre ville et campagne » qui est le rêve même du mouvement alors naissant pour la Cité-jardin.

En 1910 l'historien et critique William E. Smyth trace ce programme : « Pour accueillir une grande population, de telles villes comme Los Angeles devront s'étendre naturellement sur

une surface très vaste, la plus vaste possible. Elles devront s'étendre jusqu'à la campagne et jusqu'à ce que de belles formes de vie urbaine se fondent presque imperceptiblement avec de belles formes de vie rurale ». L'importance de cette image réside dans le fait qu'elle n'est pas à usage interne – ce n'est pas image de géographe - mais qu'au contraire elle conduise à l'immigration massive de familles vers Los Angeles dans les années 1914-1920.

Ensuite dans les années 1920, ce n'est plus le tramway mais l'auto qui prend la direction de l'essor urbain. Les historiens locaux ont démontré que la ville était alors le point d'aboutissement de la première migration automobile de l'histoire, accomplie par des familles de la classe moyenne ou d'ouvriers qualifiés qui arrivent en voiture du nord ou de l'est pour s'installer à Los Angeles. Cette migration qualifie fortement ce que la ville va devenir.

Dans cette ville-paysage apparaissent des entités, des enclaves ; il faut donc rappeler aux observateurs qui semblent s'étonner aujourd'hui de la prolifération des communautés fermées - les gated communities - que Los Angeles les a fabriquées dès 1914-15. Ainsi le projet de Palos Verdes Estate, créé en 1918 par un promoteur sur un plan du paysagiste et urbaniste Frederick Law Olmsted, Jr., a pour but d'aménager un quartier de qualité dans une ambiance méditerranéenne éloigné du centre mais malgré tout dans un rayon de migration alternante possible ; c'est un quartier « garanti » par opposition avec des quartiers un peu moins protégés, avec une architecture qui constitue une anthologie des formes méditerranéenne de la Toscane à l'Andalousie pour réussir un très beau paysage. Dès lors la ville va se développer par des lotissements de taille nouvelle : Hollywood a ainsi pour origine le lotissement dénommé « Hollywoodland », où apparaît déjà le célèbre logo monumental.

La première monographie sur la ville, allemande est une thèse de géographie de l'Université de Kiel, écrite par Anton Wagner en 1933 : « Los Angeles, une ville de trois millions d'habitants, dans le désert de Californie du Sud ». Et le peuplement de la contrée continue avec toute une série d'autres lotissements qui prennent la forme de grands équipements et sont accessibles en auto : c'est le deuxième Hollywood à l'ouest, dénommé Westwood, et Beverly Hills. Ce lotissement est d'autant plus réussi qu'il est créé en même temps que le campus de l'UCLA en étant explicitement orienté vers un public de professeurs, administrateurs, et autres personnels de l'université. Les points focaux de cet ensemble ne sont pas – c'est remarquable – des clochers d'église mais des cinémas. Los Angeles invente là des formes de centralité non classiques. Les véritables monuments de ces quartiers nouveaux sont aussi les concessionnaires de voitures qui font office de bureaux de vente des lotissements et de stations de radio locale.

Episode suivant dans le développement de Los Angeles : l'auto est désormais bien présente, et la ville des années 1920 en pleine croissance invente des nouvelles formes d'urbanité et de mobilité. Il ne faut pas oublier – comme la focalisation sur le réseau d'autoroutes l'a fait – l'invention du boulevard moderne. Ainsi faut-il considérer l'exemple de Miracle Mile sur Wilshire Boulevard, voie de vingt kilomètres de longueur reliant Downtown et l'océan, recoupant toutes les trames urbaines précédentes, construit comme une scène monumentale ponctuée de petits gratte-ciels. C'est le résultat d'une planification urbaine qui ne passe pas par de grands plans rhétoriques comme le grand plan régional de New York en 1929, mais qui se caractérise par une attention aux détails : qualification des voies, espaces publics et jardins, insistance sur les réserves naturelles et les centralités avec cette idée générale que l'un des atouts de la ville doit être de favoriser la beauté naturelle de ses paysages, réalité toujours actuelle malgré les ravages urbains.

La Park Commission, créée avant 1914, écrit dans un rapport : « Aucune ville en Amérique ou dans le monde n'a un potentiel de beauté civique du point de vue de la topographie et du climat comme Los Angeles ». Cette idée de garantir la « beauté civique » en créant des réserves naturelles et en soignant la qualité de la voirie est récurrente dans beaucoup de projets réalisés ensuite ; les modèles urbains empruntés à New York n'ont pas eu de réussite à Los Angeles.

Wilshire Boulevard est projeté dans les années 1920 comme la Cinquième Avenue, mais ce qui est réalisé est bien différent grâce à l'adoption d'une technique de zoning – zoning en bande - particulièrement astucieuse. Une bande de commerces se constitue le long des grandes voies qui occupe la moitié d'un îlot, créant ainsi une proximité immédiate entre quartier d'habitat et quartier économique ; l'ensemble étant régulé par une gestion inflexible du stationnement, qui se poursuit aujourd'hui plus que jamais.

Mais avec la vitesse croissante des automobiles, la possibilité des voies à accueillir une fonction commerciale va changer de nature : s'invente alors entre les années 1920-1930 le grand magasin suburbain, réponse à la congestion du centre et aux difficultés d'accès aux commerces. Il s'exporte à l'extérieur du centre ancien en créant de nouvelles polarités. La ville se constitue simultanément en îlots, en enclaves résidentielles ou commerciales et piétonnes qui prennent valeur de modèle dans ces années trente. Le long des grandes infrastructures, s'édifient des architectures spectaculaires parfois savoureuses : l'usine Coca Cola de Robert Derrah, construite comme un navire avec des tôles à rivets apparents, le stand de hot-dogs en forme de hot-dog, à Beverly Hills, la pile de disques 45 tours des années 1950 pour le siège de Capitol Records conçu par Wilton Beckett.

Si l'on reprend la fameuse distinction opérée par Robert Venturi entre les bâtiments qui sont des « abris décorés », c'est-à-dire des boîtes avec des enseignes, et ceux qui sont des



« canards », ceux qui ont une forme rhétorique, on en conclurait que Los Angeles est pleine de canards qui peuvent être aussi bien historicistes qu'exotiques, comme le Théâtre Chinois de Hollywood Boulevard – où sont décernés les Oscars.

Mais au bord de la route s'inventent des types de bâtiments nouveaux comme la station service, concept angeleno partant du constat que quand on arrive à descendre de sa voiture on peut aussi en profiter pour bénéficier d'autres services. Apparaissent simultanément, dans ces années trente, les premiers centres commerciaux fondés sur le parking, bâtiments multi-usages dans un grand hangar avec charpente en bois lamellé-collé ; la prochaine étape dans l'évolution de ces bâtiments les voit équipés de l'air conditionné.

Le grand magasin May, construit en 1940 avec une climatisation totale, n'a donc plus de fenêtres et n'est intelligible qu'en étant perçu comme un tout avec son parking. Il marque une évolution avec les centres commerciaux de Wilshire Boulevard, bâtiments classiques avec leurs tours et leurs parkings en périphérie. Cette nouvelle conception, où s'affirme une façade urbaine, derrière laquelle se développent les surfaces de parkings, apparaît d'abord à Los Angeles - compte tenu du marché local- avant de se systématiser, de se généraliser puis d'entrer dans la politique des grandes entreprises et des grands réseaux de distribution.

Où sont les urbanistes dans ces grandes transformations ? Ils sont invités à travailler sur le réseau de voirie et le dessin de la ville est ainsi défini entre 1920 et 1950 par deux plans de 1924 et 1930 conçus par Omsted Jr et par l'ingénieur de circulation Harland Bartholomew. C'est un réseau double superposé à la trame des anciens tracés des chemins et routes qui ne sont pas effacés mais réduits en intensité : polycentrique, Los Angeles est aussi une ville palimpseste. Ces deux plans posent sur la trame existante une grille de boulevards tracés tous les miles et un système de parkways ou voies promenades pour automobiles où l'on rencontre un minimum d'intersections et où l'on parcourt ce « paysage prometteur », dont parlaient auparavant géographes et aménageurs. Ces nouvelles voies promenades permettent de présenter dans les années trente la ville comme un grand gisement spectaculaire.

A ce réseau se superpose, en 1938, la carte du réseau des autoroutes dessinée à l'instigation de l'Automobile Club de la ville poussé par les grands lobbies automobiles qui s'étaient implantés à Los Angeles, tel Ford y installant sa première chaîne de montage en 1918. Production de voitures, production de pétrole, arrivée de centaines de milliers de migrants dans leur propre Ford T: le monde de l'automobile se déploie et pose de nouveaux objets urbains à la fin des années 1930.

En 1940 est inaugurée la première autoroute entre Los Angeles et Pasadena créée sur le lit d'un arroyo asséché ; désormais le mouvement ne s'arrêtera plus, avec comme principale

conséquence le changement d'échelle des programmes commerciaux : leurs bâtiments ne sont plus faits pour être vus tangentiellement mais à plus grande distance depuis une route rapide.

La Seconde Guerre mondiale est l'occasion de transformations phénoménales. La ville devient une gigantesque usine d'avions tandis que réapparaît un modèle urbain du 19<sup>e</sup> siècle, celui des company-towns. Chaque usine génère sa propre cité ouvrière sous forme d'un grand ensemble pavillonnaire de maisons industrialisées comme Westchester. A la fin de la guerre la production de masse continue mais sans la main d'œuvre féminine qui rentre chez elle, à vrai dire transformée ; elle achète des réfrigérateurs et est à l'origine d'une révolution domestique favorisée par les prêts immobiliers consentis aux époux démobilisés. C'est ainsi que Los Angeles devient le laboratoire où s'invente le mode de vie de l'après guerre, relayé de plus par la presse et la télévision naissante. Dans la San Fernando Valley, le fabricant d'aluminium pour l'aviation Kaiser se reconvertit en fabricant de maisons individuelles industrialisées mais qui, dépourvues de toits, se soldent par un échec commercial : la modernité acceptée dans la cuisine ne l'est pas pour l'extérieur de la maison. L'influence de cette ville comme incubateur de modes de vie gagne l'Europe et la France où une revue traduite de l'américain comme Mécanique populaire se voue exclusivement à la transmission des modes de vie émergents en Californie du Sud.

La ville est désormais quadrillée par des autoroutes qui reçoivent, comme partout aux Etats Unis, des financements fédéraux visant au triple objectif de décentralisation, de création d'une capacité d'exode rapide des populations et de mobilité des forces armées dans l'hypothèse d'un conflit atomique, autant qu'au décongestionnement le trafic galopant de l'après-guerre. Ainsi le Hollywood Freeway ( 1945 ), remarquable par la complexité de ses ouvrages d'art, qui relie Los Angeles à la San Fernando Valley, a-t-il pour but d'accommoder la croissance urbaine de cette période d'après guerre, en répondant à la démographie des nouveaux arrivants, notamment des militaires qui ayant découvert la ville en la traversant sur le chemin du front du Pacifique reviennent s'y installer à la fin des hostilités. Un nouveau boom des industries d'armement est d'ailleurs provoqué par la guerre de Corée. Le Hollywood Freeway sera à cette époque tellement encombré, avant que l'on ne puisse arriver à y réguler le trafic, que le comique Bob Hope la qualifiera un jour de « plus grand parking du monde ».

Que deviennent les tramways pendant ce temps-là ? Ils partent au cimetière et leur mort est une des épopées urbaines des plus intéressantes : les réseaux de tramways très

accessibles qui fonctionnaient bien ont été rachetés dans les années 1930 par les distributeurs d'automobiles, de pneus et d'essence ; la concurrence de l'auto a fait ensuite baisser leur fréquentation et augmenter le prix des trajets ; l'utilisation de la voiture se renforce ainsi et les lignes les moins rentables sont fermées les unes après les autres ; enfin les compagnies propriétaires achètent les emprises des réseaux pour parfois les lotir. Peu à peu les lignes de tramways sont éliminées du paysage tandis que la gare centrale de Union Station, magnifique bâtiment d'une écriture néo-hispanique très élégante, finit d'être achevée en 1938-39 juste au moment où le transport aérien commence à se développer entre Los Angeles et le reste du pays. Le projet d'un réseau dense suburbain à l'Est est alors abandonné. Si le dernier tram circule jusqu'en 1960, Los Angeles est déjà passée depuis longtemps à l'auto. A cette nouvelle phase de l'automobilisation correspond un nouvel objet urbain : le grand centre commercial dont l'inventeur est un architecte viennois initialement spécialisé dans les décors de théâtre Victor Gruen, dont un des « gratteurs » n'est autre qu'un certain Frank Gehry.

En 1956 Disney ouvre son premier parc d'attractions, genre à l'origine de beaucoup de développements actuels ; le double intérêt de Disneyland est d'offrir aux visiteurs la possibilité nostalgique de se promener dans Main Street qui est en train de disparaître de tous les quartiers de l'agglomération tout en leur proposant un microcosme de Los Angeles : on y vient en voiture familiale pour y faire conduire aux enfants de petites voitures.

Confronté à cette automobilisation généralisée, Reyner Banham, génial critique anglais, écrit en 1971 « L'Architecture des quatre écologies », livre qui m'a conduit à aller à Los Angeles pour la première fois en 1981. Ce terme d'écologie, alors totalement inconnu, dénote une série de systèmes : système des plages, des collines, des plaines et système de la voirie ou « Autopia ». Ses analyses ont été ensuite reprises notamment par Dominique Rouillard dans son travail sur les constructions en pente qui montre comment, une fois épuisés les bons terrains, sont investis les terrains de deuxième choix qui suscitent des formes urbaines spécifiques.

## **Los Angeles aujourd'hui**

Le réseau routier ne se développe plus depuis 1965 si l'on excepte quelques autoroutes dans l'un des cinq comtés de l'agglomération, San Bernardino, et un branchement sur la liaison centre –aéroport.

Ce réseau se superpose à un système très complexe de géométries qui a été bien illustré par le travail analytique de Mario Gandelsonas : le damier du pueblo espagnol et son quadrillage agricole, puis le damier américain continental inventé par Jefferson, puis les

lotissements d'intérêts locaux comme Beverly Hills qui est axé sur Wilshire Boulevard, ou encore Santa Monica qui est déterminé par la géométrie du rivage.

- Le plan de Los Angeles est intelligible avec sa logique propre et rationnelle car il correspond à une série de processus de planification étatique – espagnole -, para –étatiques – centuriation américaine - et privée - les lotissements - qui s'enchaînent et s'articulent. Le zoning y a un impact quasi géométrique : ainsi Wilshire Boulevard qui développe une épine dorsale d'un demi bloc d'épaisseur dans la plaine.

- La ville est aujourd'hui le premier port des États-Unis et la première ville d'émigration qui a remplacé New York comme attracteur de peuples ; la vieille classe ouvrière noire y côtoie pour des raisons économiques politiques où raciales, les Vietnamiens arrivés après la chute de Saigon, les Iraniens après la révolution de 1977, et plus tôt les Arméniens après les massacres de Turquie, et les juifs allemands et autrichiens qui ont, eux aussi, fortement structuré la culture urbaine de la ville comme Victor Gruen, Arnold Schoenberg, Thomas Mann, Bertholt Brecht.

Le véritable problème de Los Angeles est son centre, car la ville, tout simplement, n'est pas née de son centre et que les difficultés d'ajustement entre Downtown et le reste de l'agglomération sont liées à l'histoire. Downtown, qui a fait l'objet d'une rénovation féroce, n'a pas perdu de son importance mais de sa substance – et ce dès les années vingt avec l'apparition des grands magasins en périphérie - se présente aujourd'hui comme une juxtaposition entre La Défense et Barbès ou Aubervilliers, augmenté du Sentier.

Centre d'une ville industrielle, Downtown est au cœur d'une population de quinze millions d'habitants, des activités de télévision et de cinéma qui offrent cent mille emplois, de la logistique liée au port qui offre quatre cents mille emplois. Ce port est un trait d'union entre la Chine et le reste du monde puisque le fret des navires, qui évitent ainsi le passage par Panama ou par le Cap de Bonne Espérance, circule par train à l'intérieur des États Unis.

Ce centre urbain a fait l'objet de plusieurs plans de réurbanisation. Celui de 1990 affiche le double objectif de redonner de l'importance aux boulevards urbains et de renforcer sa fonction culturelle - Musée d'Art Moderne, salle de concert Disney- .

La question des transports collectifs et l'interrogation sur le modèle de déplacement de la main d'œuvre ont été posées en 1990 juste avant que la question de l'écologie n'émerge. En 1992 a été mis au point le plan du Rapid Transit District qui opère à plusieurs échelles : celle de la desserte ferroviaire avec Union Station comme centre entre San Diego au sud et Santa Barbara au nord, qui a été un échec, celle d'un système de métro-tramway qui a marché avec la ligne bleue de tram en direction du port (1990), la ligne verte de tram vers l'aéroport (1995) et la ligne rouge du métro ( 2000 ). Mais ces plans ont été mis à l'épreuve de deux catastrophes.

En 1992, ce sont d'abord les émeutes de South Central, où les émeutiers venus des quartiers noirs détruisent une partie du quartier coréen : on constate sans peine que les lieux de départ des émeutes sont corrélés avec les zones de pauvreté. Dans cette ville, où les groupes ethniques et afro-américains et nationaux ont tendance à se fortifier et à se maintenir dans le temps, les émeutes ont aussi révélé la grande proximité des secteurs à risque avec les centres commerciaux fréquentés par la classe moyenne. Ce qui a eu pour effet de geler certains projets en développement et en enterrer d'autres

Le tremblement de terre de janvier 1994 a révélé la faiblesse des infrastructures en montrant des autoroutes écroulées sur des dizaines de kilomètres ; cette catastrophe ainsi que la montée des préoccupations écologiques ont redynamisé la réflexion sur les transports collectifs. Une autorité à l'échelle du comté de Los Angeles planifie désormais transports publics et offre privée avec des stratégies différenciées

- En 2008 est étudié et discuté par les autorités politiques un plan à horizon 2030 qui prévoit l'extension du métro en direction de San Fernando, une desserte donc des quartiers de la classe moyenne par opposition aux lignes rouge et bleue, densification du réseau des bus : face à cette offre à venir le bassin d'usagers est encore limité mais géographiquement cohérent puisqu'il comporte les diverses polarités suburbaines créées précédemment par l'autoroute. Le métro rattrape ainsi les polarités envisagées dans les années soixante et dix dans les travaux des services d'urbanisme

de la ville qui avaient défini un programme ambitieux de centres secondaires.

Un autre aspect de ce plan concerne la gestion du fret portuaire : Los Angeles étant un élément de logistique mondial exceptionnel, la gestion du fret est prévue par des corridors ferroviaires : quotidiennement des milliers de containers sont débarqués et

lancés sur les voies vers l'est où ils seront à nouveau chargés vers l'Europe, économisant ainsi un temps précieux sur le trajet en bateau.

Si l'on regarde la carte de Los Angeles aujourd'hui, on y découvre les centres anciens, Long Beach, Santa Monica, Downtown, et les « Edge cities », concept proposé par le journaliste du Washington Post Joel Garreau pour désigner les villes du bord ou de la marge que sont ces nouvelles centralités à l'origine exclusivement routières mais aujourd'hui bien différentes. Ces polarités sont en reconversion à partir de la matière urbaine existante, ainsi dans la vieille ville de Pasadena un ancien bâtiment industriel est-il reconverti pour le commerce pour permettre le commerce à l'air libre ; une rue piétonne de Santa Monica, très fréquentée avant le tremblement de terre et les émeutes, est totalement reconstruite ; le lieu de chalandise Via Rodeo cherche grâce à la patte des décorateurs de cinéma à imiter une rue de Chelsea ; Universal City, aujourd'hui rejoint par la ligne rouge du métro, devient un lieu de

tourisme et de loisirs combinant multiplex, commerces et activités récréatives dans un espace urbain artificiel entouré par un lac de parkings.

### **L'avenir?**

La question du Centre est aujourd'hui la principale, nous l'avons déjà dit, qu'affronte la ville en termes de desserte, d'usure du tissu mais aussi de cohésion et d'image de l'agglomération, tandis que s'y poursuit la construction de gratte-ciels. Le maire Antonio Villaraigosa, démocrate et premier hispanique à diriger la ville depuis 1848, et les forces du capital- sont entrés dans un processus de négociation pour essayer de donner un sens différent à ce centre clivé entre une ville haute ressemblant à une Défense réussie et une ville basse faite de commerces pour les classes populaires hispaniques et d'industries. A l'ombre de cette ville haute vit une population de SDF - 300.000 pour l'ensemble de l'agglomération ! –et dans Skid Row où ils se sont établis, on trouve les mêmes architectures éphémères de maisons de carton qu'à Paris en hiver tandis qu'au-dessus d'elles les immeubles, obsolètes à l'heure du numérique, sont réinvestis pour le tourisme, l'hôtellerie et le résidentiel luxueux. Des programmes culturels, presque exclusivement privés, contribuent à la reconstruction des identités dans une ville jusqu'alors dépourvue de lieux civiques et culturels de prestige: le Walt Disney Concert Hall de Frank Gehry en 2003 et la cathédrale catholique de Rafael Moneo. Grand Avenue, et c'est là encore une initiative privée qui pilote le projet, pose la question : comment arriver à reconstituer un tissu central à l'usage des piétons dans la partie de la ville la mieux desservie par les transports collectifs ?

Le devenir de la ville ne semble plus passer l'extension mais par la densification des quartiers pavillonnaires en quartiers de logements collectifs, selon un processus qui a déjà opéré historiquement à Los Angeles – ainsi à Santa Monica où des lotissements de petites maisons ont été reconvertis en petits collectifs -. L'autre question centrale porte enfin sur une nouvelle utilisation du réseau des voies de tramway, à nouveau mis en discussion.

-----

## DEBAT

### **Ariella Masboungi**

Dans la fabrication de ces nouvelles centralités quelle est la part respective de l'aide publique et de l'initiative privée ?

### **Jean Louis Cohen**

D'une manière générale les aides publiques ne sont pas orientées vers le développement urbain mais vers les politiques sociales. L'aide peut cependant être indirecte : le plan de transport, en plus du métro et des bus, prévoit les « Carpool lanes » ou couloirs de circulation réservés aux voitures qui contiennent au moins deux et parfois trois personnes. Une des pratiques de l'urbanisme aux États-Unis consiste à utiliser le zoning pour extraire, en échange des privilèges donnés à la promotion immobilière, les moyens de construire les infrastructures, comme cela a été fait à New York en terme de dérogation au plafond de hauteur. Actuellement dans le cadre de cette politique de transport est discutée la création d'une taxe d'un demi-cent additionnel à la taxe sur les ventes pour financer les infrastructures. Des ressources plantureuses peuvent en sortir mais il faudra savoir quoi en faire...

### **Eric Bérard**

J'ai bien retenu de cet exposé le développement simultané de la ville et la disparition du réseau de tramways due à l'offensive du lobby de l'auto puis l'arrivée du métro et il me semble que cette évolution urbaine s'est faite essentiellement grâce à l'immigration et à la capacité de l'économie à se renouveler : agriculture et industries liées, pétrole, automobile, armement et développement spatial des lotissements. Mais aujourd'hui qu'est-ce qui soutient la mise en place du nouveau réseau des transports en commun ? En France le développement durable nous conduit à densifier, à repenser le réseau disponible pour l'automobile d'une manière draconienne, à choisir des transports en commun lourds pour les grandes agglomérations et le tram pour les villes moyennes. Je n'ai pas senti à Los Angeles de nouveau modèle de développement urbain ni de force pour concevoir la forme d'un nouveau type de réseau.

## **Jean Louis Cohen**

La politique des transports en commun, naissante à Los Angeles, est conduite par des collectivités locales bien plus faibles que les nôtres. Si les points d'application de ces politiques sont peu nombreux, le contexte d'engagement politique en faveur du développement durable à l'échelle de l'État de Californie est très marqué - utilisation du véhicule électrique et réduction des émissions de CO2 – mais il n'y a cependant pas de remise en cause du modèle de développement urbain. S'il y a remise en cause c'est - comme dans d'autres villes américaines- par le marché immobilier, car la densification devient une nécessité dans les quartiers proches des zones d'urbanisation existantes et par le souci d'arrêter le grignotage des zones naturelles. En résumé les stratégies en cours ne sont ni comparables ni porteuses de leçons pour ici.

## **Eric Bérard**

La restructuration urbaine semble portée aux États-Unis par un optimisme fort, une foi très affirmée dans le développement économique et dans le renouvellement du secteur industriel. Ici nous n'en sommes pas à vouloir les repenser. Cet optimisme américain va-t-il perdurer ?

## **Jean Louis Cohen**

A Los Angeles et en Californie, de nouvelles forces interviennent dans le jeu politique et l'élection d'un maire hispanique est un exemple des nouvelles recompositions politiques ; d'autre part émergent des mouvements sociaux, et pas seulement dans la classe moyenne, en faveur du développement des transports et en appui au plan déjà évoqué. Rien ne dit que cette tendance continuerait à se développer selon les mêmes axes mais ces axes peuvent peut-être inspirer ce qu'on essaie de fabriquer ici.

## **Eric Bérard**

A Seattle et à Vancouver, villes que le Club Ville Aménagement a visitées récemment, on constate une préoccupation affirmée pour le développement durable et un retour de la densification dans la reconquête du centre ville. Existe-t-elle à Los Angeles ?



## **Jean Louis Cohen**

Un double phénomène montre que cela est en train de se passer : la tertiarisation, ou même la quaternisation du centre avec l'implantation de nombreux établissements d'enseignement d'une part et d'autre part la mutation d'immeubles obsolètes en logements avec la multiplication des « condominiums » ou îlots fermés choisis par la classe moyenne éduquée. Certaines activités caractéristiques de la relation à la centralité de la population hispanique seront à terme poussées dehors car il y a des lignes de tension dans les accès aux terrains et aux immeubles du centre. Cette tendance à la gentryfication, initiée dans les années 1990 par quelques promoteurs pionniers, se poursuit. Recherche et enseignement ont été et restent un facteur importants du développement - universités dont UCLA, écoles d'art, écoles d'ingénieurs – pour une ville entrée dans l'économie de la connaissance ; ce qui induit des transformations sociales et un changement des attentes des habitants par rapport à la situation d'il y a trente ans.

## **Ariella Masboungi**

Dans les analyses de Jean Louis Cohen, on peut retenir une série de leçons dont nous pourrions nous inspirer utilement dans nos travaux sur les grands territoires ; je pense particulièrement à cette approche par traversée des échelles ou encore par le soin apportée à la petite échelle. Dans les nouvelles centralités sont accordées une attention à la marche à pied et à la qualité urbaine qu'on ne retrouve pas dans nos centralités périphériques. On observe une capacité à générer une architecture qui se voit de loin, à l'échelle de la voiture, et qui manifeste une grande créativité. On ne trouve rien de cela dans les grandes échelles territoriales en France ou en Europe.

## **Jean Louis Cohen**

C'est un constat qu'il faut nuancer, car Los Angeles est une ville de conflits assez brutaux entre classes sociales et on y trouve en général un espace public complètement abandonné et laissé aux différentes occupations commerciales. Mais il y a aussi des formes de gestion de l'espace public comme celles pratiquées par les Business Improvement Districts où des associations de commerçants, parfois avec l'aide des pouvoirs publics, gèrent et redéfinissent l'espace urbain qu'ils partagent. Quand la matière économique est présente la possibilité de créer des lieux intéressants existe. Par ailleurs, comme on l'a vu, il y a toujours de l'invention dans l'architecture commerciale.

## **Bruno Depresle – Aftrp**

Si l'attention se porte à nouveau sur les transports en commun, suite aux deux événements symboliques qu'étaient le tremblement de terre et les émeutes, s'agit-il aujourd'hui d'éviter une nouvelle déflagration ? Quel raisonnement a conduit à penser que c'était là un facteur à prendre en compte pour réanimer la ville ?

## **Jean Louis Cohen**

Mon sentiment, mais je ne suis pas omniscient, est que les émeutes de 1992, qui font suite à celles de Watts en 1965, ont été causées par la paupérisation relative de la population noire comparativement à la situation des hispaniques et des asiatiques. Ce serait la « déprime » des afro-américains pauvres marginalisés dans des ghettos horizontaux, dépassés par les autres communautés et constatant l'écart avec la classe moyenne noire émergente dont ils ne font pas partie. L'objectif politique serait d'améliorer l'accessibilité des classes pauvres à leurs lieux de travail et de loisirs mais serait contradictoire avec l'aspiration de la classe moyenne blanche à pouvoir fréquenter librement des lieux commerciaux ou de loisirs isolés et bien protégés ; une volonté à la fois de réduire et d'accentuer les distances sociales.

## **Philippe Panerai, grand prix de l'urbanisme 1999**

Le principe de zoning par bandes qui quadrillent la continuité résidentielle est-il isolé ou généralisé ? On le retrouve aussi à Chicago mais c'est un principe que la banlieue française n'a jamais compris ; il est vrai qu'elle n'est pas quadrillée.

## **Jean Louis Cohen**

A Los Angeles le quadrillage peut être orthogonal ou curviligne, si je puis dire, mais c'est plutôt un principe topologique que métrique. Ce principe de continuité commerciale me semble plutôt renvoyer à la culture de la Main Street, à sa figure génératrice dans l'ouest américain, ou encore à la grand'rue du village européen avec son épaisseur de boutiques. En plus, à Los Angeles la concurrence immobilière est tellement farouche qu'il est plus rentable de vendre de l'habitation à proximité des commerces que de vendre des mètres carrés commerciaux en deuxième rideau par rapport à la rue. Ce qui semble typique de Los

Angeles ce n'est pas tant l'idée en soi que son extension systématique et son caractère génératif.

### **Alain Garés - Sem Constellation à Toulouse**

Quel mode de vie incube-t-il à Los Angeles aujourd'hui ? Renvoie-t-il à Blade Runner ou à la généralisation de l'économie de la connaissance ?

### **Jean Louis Cohen**

Blade Runner est une dystopie et la ville ne va pas dans ce sens là. Il faut rappeler que le climat y est exceptionnel – c'est la latitude de Casablanca par exemple -, le paysage formidable et que la vie de plein air y a un sens. Il y a un certain hédonisme – par opposition à une ville comme Boston – et la voiture fait aussi partie de ces formes de plaisir.

### **Christophe Bayle, SEMAPA**

Une partie des leçons de votre exposé m'apparaît transposable ici, notamment la superposition des tracés et le quadrillage qui en découle, mais quels sont les types de porosité entre les mailles ?

### **Jean Louis Cohen**

Pour bien comprendre Los Angeles il vaut mieux partir des couches ; si la première couche y est toujours présente beaucoup de lieux sont multicouches. On peut aussi s'intéresser au phénomène de décalage entre les voies, aux vestiges du tram et aux emprises qu'il a générées, à la mutation du paysage pavillonnaire vers des immeubles à trois ou quatre niveaux ; ce palimpseste s'opère au niveau des tracés de voies, de la définition de l'espace public ou des habitations et des changements d'usage...C'est d'une telle complexité que je vous conseille de faire un atelier d'été là-bas où vous trouverez une superbe matière à répondre à vos questions...

### **Quiangian Shen – doctorante en urbanisme**

Ma question porte sur les Edge Cities ; François Ascher a écrit que ces polarités périphériques n'ont pas encore la capacité de concurrencer Downtown. Qu'en pensez-vous ?

### **Jean Louis Cohen**

Mon approche est d'observer les processus dans la durée. Je rappelle que ce processus centrifuge se développe à Los Angeles depuis huit décennies et que ce phénomène de migration de la matière urbaine puis de densification est passé par trois ou quatre étapes. Aujourd'hui ces Edge Cities ne sont plus au bord proprement dit de l'agglomération mais situées sur ses « bords internes », dans des endroits incertains, entre une chaîne de montagnes et une autoroute, au bord des lignes de chemin de fer par exemple. Elles ne sont pas nécessairement périphériques mais jouent fortement de la proximité dans une ville-région où les équipements commerciaux sont les clones les uns des autres. S'y amorce aujourd'hui une tendance pour rompre leur aspect répétitif à y cultiver une urbanité factice.

### **Ariella Masbounji**

Y-a-t-il un effet Schwarzenegger qui s'est mobilisé sur la cause du développement durable et cela a-t-il des conséquences sur la manière de penser l'avenir de Los Angeles ?

### **Jean Louis Cohen**

Le gouverneur de Californie ne pouvait pas ne pas endosser le discours de l'écologie avec un Sénat à majorité démocrate... Il a donc tempéré son goût immodéré des voitures hyperpuissantes. L'État de Californie est une vraie force motrice. Pour Los Angeles, l'équipe qui met au point le plan de transport regroupe des sénateurs, le personnel de la mairie, des représentants du monde associatif et diverses entités para-municipales ayant des compétences spécialisées ; c'est un système exotique trop long à présenter...

### **Evelyne Lemerrier- Puca**

Los Angeles s'est engagée récemment dans une démarche de planification stratégique, portant sur les densités et les déplacements avec la volonté d'associer les citoyens à réfléchir collectivement sur leur mode de vie. Où en est-on ?

## **Jean Louis Cohen**

Ce qui me semble caractériser cette ville c'est la grande distance entre les populations, les groupes humains et les institutions. D'une part l'idée d'associer les citoyens à la planification marche bien avec les représentants de la population, les figures actives du monde associatif. D'autre part au plan local, et c'est une qualité du système américain, les projets sont discutés au niveau des quartiers mais il ne me semble pas qu'il y ait communication entre ces deux niveaux. Il y a une telle série d'incertitudes quant à l'avenir du système écologique urbain dans la démarche de planification que l'on peut se demander s'il y a une convergence possible sur ces questions.

## **Antoine Grumbach, grand prix de l'urbanisme 1992**

La question de la grande échelle est aujourd'hui redynamisée par la capacité qu'on a d'accéder à des documents et à des systèmes de représentation par photos aériennes et l'identité géographique d'un grand territoire qui a pu se dissoudre dans l'identité de lieux différents est ainsi retrouvée. On peut travailler avec ces documents pour récupérer de la grande échelle en devenant géographe alors que les géographes ont abandonné leur discipline... Est-ce que l'identité géographique de Los Angeles, comme à Marseille ou ailleurs, constitue un des facteurs d'une réalité inconsciente qui fait que la ville a une image et que les gens la porte ?

## **Jean Louis Cohen**

Pour répondre, j'en reviens à mon livre de chevet : « L'architecture des quatre écologies » de Reyner Banham. Il travaille sur le rivage comme système et il travaille sur le Freeway comme système qui est devenu aujourd'hui une composante tellement présente qu'elle en est presque géographique comme donnée du territoire. Il s'interroge sur le paysage des coteaux, des pentes et de canyons. Il rassemble des données très typiques – ce n'est ni Phoenix ni Denver –

et décrit l'assemblage de situations de cette ville qui comme Alger ou Naples, situées elles aussi dans des méga-sites, tendues qu'elles sont entre les montagnes et la mer, offre des phénomènes de co-visibilité. Mais je ne suis pas certain que cette démarche soit prise en compte par les planificateurs qui font le réseau de transports ou le plan pour Downtown.

Cette approche me semble plutôt le privilège des intellectuels ou des architectes ayant capacité à lire le territoire et qui ne sont pas nécessairement ceux qui décident.

**Antoine Grumbach**

Pas d'accord ! Il me semble au contraire qu'il y a résurgence de beaucoup de fondamentaux du paysage dans ce système des nouveaux transports...

**Jean Louis Cohen**

J'entends. Il y a une sorte de structures de canaux ou de chenaux : la ligne bleue du tram suit le tracé de la Los Angeles River - comme le Pasadena Freeway avait suivi en 1940 le tracé de l'Arroyo Seco - qui est un tracé canalisé avec des emprises, des bassins de rétention, sur terrain public et qui correspond à une donnée géographique. A cette échelle incontestablement nous sommes d'accord, mais je pense que malgré tout que cela a des limites.

**Ariella Masbounji**

Merci à Jean Louis Cohen et rendez vous le neuf octobre pour notre prochain cinq à sept avec Marcel Smets, architecte en chef des Flandres.

-----

