



HAL
open science

L'aménagement urbain à l'heure de la transition

Cynthia Ghorra-Gobin

► **To cite this version:**

Cynthia Ghorra-Gobin. L'aménagement urbain à l'heure de la transition. Hermann. Du développement durable aux transitions, 2023, Les traversées de Cerisy, ISBN : 9791037022677. hal-04210942

HAL Id: hal-04210942

<https://hal.science/hal-04210942v1>

Submitted on 19 Sep 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'aménagement urbain à l'heure de la transition : composer avec les choix techniques antérieurs tout en réinterprétant la ville

In Du développement durable aux transitions ?

sous la direction de Sylvain Allemand, Yvette Veryret et Bettina Laville
Editions Hermann, collection « Les traversées de Cerisy », Paris, 2022.

in *L'Empreinte de la technique, : ethnotechnologie prospective*

Paris, L'Harmattan, 2010

Sous la direction de Thierry Gaudin et Elie Faroult.

Cynthia Ghorra-Gobin

CHAPO

Géographe et urbaniste, Cynthia Ghorra-Gobin – alors Directeur de recherche au CNRS et enseignante à l'Institut d'études politiques (Paris) - s'est intéressée aux mutations urbaines à l'heure globale ainsi qu'à l'élaboration de politiques publiques dans une perspective de durabilité. Dans ce texte, issu des actes de colloque L'Empreinte de la technique¹, elle illustre la manière dont la question du développement durable a été saisie par les spécialistes de l'aménagement urbain. Elle le fait à travers le cas emblématique de Los Angeles en montrant que contrairement à une idée reçue, la forte structuration autour du binôme « maison individuelle + voiture particulière » n'a pas empêché une attention croissante aux espaces publics et aux espaces communs comme outil de valorisation de l'espace urbain et de réémergence de la figure du piéton. Et, au-delà, à un « urbanisme vert », faisant davantage place au végétal.

Ce début de XXI^e siècle est marqué par une prise de conscience de l'impératif d'intégrer la perspective du développement durable dans l'action collective : il s'agit désormais de concilier croissance économique, cohésion sociale et écologie. Le « Grenelle de l'environnement » [2018] illustre clairement cette orientation politique s'inscrivant par ailleurs dans les perspectives dessinées par l'Union européenne. Les débats et échanges concernent différents aspects de la vie sociale et économique, touchant aussi bien les transports urbains et interurbains que la question de l'habitat en vue de réduire la production de gaz à effet de serre (GES) et de limiter la facture énergétique (transports et chauffage). La ville en tant que morphologie urbaine — qui tout au long du siècle dernier n'a cessé de s'étendre sans aucune notion de limite spatiale parce que non contrainte de croître en se densifiant - est également au centre de la réflexion. Certains préconisent de mettre fin à l'étalement et revendique une politique de densification du cadre bâti parallèlement à une politique en faveur du transport en commun, pendant que d'autres soulignent l'impératif de repenser les réseaux techniques de manière à faciliter le ruissellement et l'infiltration des eaux pluviales et, dans certains cas, leur récupération, comme moyen efficace pour faire face notamment au changement climatique². Le développement durable fait l'objet de nombreux rapports et publications. Toutefois, il continue de susciter de nombreuses questions dans la mesure où il n'a pas encore fait l'objet d'une doctrine urbanistique en mesure de repenser et reconfigurer la ville, celle notamment marquée par les choix techniques du siècle dernier dont les fondations reposent sur le binôme « maison individuelle/voiture particulière ».

Cette lacune théorique et/ou doctrinale n'empêche pas pour autant certains acteurs locaux (élus, promoteurs et habitants) de prendre des initiatives facilitant en quelque sorte le recyclage du

¹ É. Faroult, T. Gaudin (dir.), *L'Empreinte de la technique. Ethnotechnologie prospective*, L'Harmattan, 2010.

² Le changement climatique est désormais compris comme un phénomène aussi bien anthropique que naturel. Certains mettent l'accent sur l'impératif de réduire la production de gaz à effet de serre (GES) pendant que d'autres insistent sur la nécessité de revoir et de reconsidérer le cycle de l'eau en milieu urbain.

tissu urbain, tout en prenant en compte la dynamique économique. Pour illustrer ce propos, l'analyse est centrée sur l'expérience de Los Angeles, la ville emblématique du XX^e siècle parce qu'elle a été presque exclusivement structurée sur le principe de la maison individuelle entourée d'un jardin et de la voiture particulière (après avoir bénéficié pendant quatre décennies d'un remarquable réseau de transports en commun). Les habitants qui, dès les années 1880-1890, avaient fait le choix de façonner une ville de maisons et de jardins et qui avaient de ce fait opté pour la voiture individuelle comme mode de transports pour tous dès les années 1920 - parce qu'elle autorisait cette faible densité urbaine tout en favorisant croissance économique et démographique - sont de moins enclins à défendre le principe de la maison individuelle comme modèle d'habitat. Au cours de ces trois dernières décennies, Los Angeles fait face à une restructuration économique (parallèlement à la globalisation de l'économie) et elle enregistre également d'importantes mutations sociales et culturelles³. Elle a construit des lignes RER, une ligne de métro (pour le moment inachevé) et a considérablement amélioré l'offre de bus tout en se dotant d'un *Bus Rapid Transit* sur les axes les plus fréquentés conduisant au *downtown*. Afin de rentabiliser les investissements publics, les habitants ont accepté le principe d'un aménagement urbain dense à proximité des stations de métro pendant que certains losangelinos acceptaient de ne plus vivre dans une maison entourée d'un jardin pour résider dans des appartements ou encore dans des lotissements de maisons de ville. Certains ont fait le choix de ne plus bénéficier d'un jardin privatif à condition toutefois de partager avec leurs voisins (co-propriétaires) des espaces communs de qualité intégrant le végétal (arbres, plantes et fleurs) et souvent aussi des équipements sportifs, comme la piscine ou le court de tennis. Quant à la municipalité, elle est à l'initiative d'opérations visant à remodeler progressivement la ville en plantant des arbres dans les espaces publics, en travaillant sur un programme pour revoir la présence du fleuve dans le paysage urbain et transformer ses berges en promenade urbaine et rêve à la présence d'un *Central Park* recouvrant ainsi une partie du réseau autoroutier à proximité de la cathédrale (catholique) « Notre-Dame de Los Angeles » située dans le *downtown*.

Ces actions et initiatives, relevant aussi bien des promoteurs que de la municipalité et *a priori* conformes aux vœux d'un certain nombre d'habitants, présentent en fait l'intérêt d'aller dans le sens d'une requalification des espaces publics (accessibles à tous) ainsi que des espaces communs (partagés par les résidents d'un lotissement), tout en insistant sur une présence forte du végétal. Cette redécouverte de la figure du piéton dans les espaces publics de la ville - qui jusqu'ici n'était visible que sur la plage, dans les parcs urbains, les centres commerciaux et les parcs à thèmes - se comprend comme une dynamique de réinterprétation de la ville autorisant ainsi une transition progressive entre les choix techniques du passé et la probable émergence de nouvelles technologies prenant en compte les écosystèmes et susceptibles de reconfigurer la ville dès le milieu du siècle.

I. Los Angeles : le binôme « maison individuelle - voiture particulière »

Au moment de l'annexion de la Californie par les États-Unis au milieu du XIX^e siècle, Los Angeles ne comptait que 1 600 habitants et n'était qu'une petite ville de la frontière. Toutefois, ce statut se modifia rapidement dès qu'elle fut reliée par le chemin de fer aux villes de la côte est et du *midwest*, ce qui lui permit d'attirer de nouvelles populations. Mais, contrairement à New York et à Chicago, Los Angeles n'a pas accueilli, à partir des années 1880-1890, des flux migratoires venus de l'étranger mais des Américains appartenant à la classe moyenne et partageant une représentation commune de ce que pourrait être un « cadre de vie » différent de celui des villes traditionnelles⁴.

Le mythe de la maison individuelle

L'attractivité de Los Angeles à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle a principalement reposé alors sur les efforts déployés par les acteurs économiques - notamment les promoteurs

³ Pour plus de précisions sur les mots et termes décrivant et définissant les mutations en cours associées à la globalisation de l'économie, cf. *Dictionnaire des mondialisations* (Colin, 2006).

⁴ R. M. Fogelson, *Los Angeles, the fragmented metropolis 1850-1930*, Harvard University Press, 1967 ; C. Ghorra-Gobin, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, CNRS Éditions, 1997, 2002 (Prix France-Amériques 1998).

fonciers relayés par les responsables de la Chambre de commerce et ceux de l'industrie du tourisme et des loisirs⁵ - qui ont mené une campagne publicitaire agressive vantant les vertus et mérites d'un climat méditerranéen pour la santé comme pour les loisirs, la magie d'un cadre urbain constitué de maisons individuelles, ainsi que la présence d'une main d'œuvre non syndiquée. Ce dernier volet de « l'avantage comparatif » privilégiant la ville de la Californie du sud au détriment de sa rivale située plus au nord, notamment aux yeux des investisseurs économiques. San Francisco se distinguait de Los Angeles dans la mesure où elle avait enregistré un développement économique rapide lié à la découverte de mines d'or et, de ce fait, antérieur à son entrée dans la fédération américaine. Elle a également acquis la réputation d'une ville où la main-d'œuvre ouvrière était organisée dans le cadre de syndicats forts souvent hostiles vis-à-vis des Chinois acceptant de travailler pour un salaire inférieur. La présence d'une « oligarchie » motivée à Los Angeles (pour reprendre un terme utilisé par les historiens) explique la tonalité des campagnes publicitaires s'adressant aux Américains des villes de la côte est, ainsi que la mesure des programmes négociés auprès des autorités publiques pour doter la ville de réseaux techniques anticipant sur la croissance démographique et économique⁶.

Tout au long de son expansion et de son développement, Los Angeles s'est voulue une ville de maisons et de jardins sans aucune considération à l'égard de la centralité urbaine. Il est vrai qu'à l'époque, les activités économiques (agriculture, extraction du pétrole, tourisme, cinéma et aéronautique) n'exigeaient pas de se conformer à la règle de la proximité spatiale. Cette image d'une ville de maisons et de jardins s'était forgée vers le milieu du XIX^e siècle, à l'heure où les d'intellectuels américains s'interrogeaient sur le devenir de la ville américaine et de l'industrialisation. Los Angeles fut par ailleurs, jusque dans les années 1940, principalement habitée par une population anglo ou encore « Yankee »⁷, en dehors de la présence de travailleurs d'origine mexicaine ou chinoise employés principalement dans la réalisation des réseaux⁸. Ce n'est qu'au cours de la Seconde Guerre mondiale que les Noirs (venus du sud) ont commencé à s'installer dans cette ville contrairement aux villes industrielles du nord-est du pays qui avaient joué ce rôle d'attraction dès la Première Guerre mondiale. Le mythe d'une « ville de maisons et de jardins », sur lequel a reposé Los Angeles, s'inspirait en fait du débat intellectuel américain ayant consacré la maison individuelle entourée d'un jardin à proximité de la nature comme le cadre privilégié de la famille américaine⁹.

Du tramway à l'automobile : les référendums des années 1920

Au début du XX^e siècle, se déplacer dans une ville de maisons et de jardins comme Los Angeles signifiait emprunter le tramway pour les trajets urbains et le chemin de fer pour les trajets inter-urbains en Californie du sud. Un grand nombre de lignes de tramway avaient été financées par les promoteurs fonciers avant d'être revendues à des entreprises privées gérant le transport. L'automobile (un engin relativement fragile à ses débuts), dont la diffusion fut plus rapide à Los Angeles que dans d'autres villes américaines en raison d'un climat clément, de l'aisance avec laquelle elle était garée au domicile des acheteurs (maison disposant d'un jardin) ainsi que du niveau de vie de habitants, fit une entrée remarquée sur la scène urbaine. Dans un premier temps, elle fut principalement associée aux loisirs : on prenait la voiture pour se rendre à la plage ou à la montagne. Puis, elle se substitua progressivement aux transports en commun pour les trajets domicile-travail, un processus à l'origine de la sérieuse baisse de la vitesse commerciale des transports en commun

⁵ Pour les historiens, l'industrie du cinéma qui a démarré à New York a choisi de s'installer à Los Angeles en raison de la qualité des espaces naturels, de la diversité des paysages ainsi que de l'importance de l'industrie des loisirs (*entertainment*) au début du XX^e siècle.

⁶ R. M. Fogelson, *Los Angeles, the fragmented metropolis 1850-1930*, op. cit. ; M. Davis, *City of Quartz*, 1989 (trad. 1997, La Découverte).

⁷ L'usage du terme « Yankee » est fréquent dans les travaux d'historiens faisant ainsi référence aux anglo-américains.

⁸ R. S. Weinstein, « The First American city », in A. J. Scott, E.W. Soja (eds), *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*, University of California Press, pp. 22-45, 1996.

⁹ Pour la bibliographie sur cette thématique, cf. C. Ghorra-Gobin, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, op. cit.

et des premiers sérieux embouteillages de la ville. Les rues et les routes de Los Angeles n'avaient pas été dessinées et tracées pour accommoder des flux de voitures et les transports en commun.

Aussi au cours des années 1920, la municipalité fit appel à plusieurs reprises à des consultants pour tenter de trouver une solution : fallait-il maintenir le système de transports en commun ? Le moderniser en vue d'en faire un service municipal ? À quels types d'investisseurs fallait-il s'adresser ? Le contribuable ? L'utilisateur ? À ces questions, les experts ont répondu que tout opérateur de transports en commun (public ou privé) à Los Angeles aurait beaucoup de mal à survivre en raison de la faible densité de l'habitat (lié à la prééminence de la maison individuelle). Aussi, ils préconisaient l'acquisition de terrains afin d'être en mesure à moyen terme de densifier le tissu urbain. Cet argument largement publicisé par le *Los Angeles Times*, fit en sorte que, lors d'un référendum initié par la municipalité au milieu des années 1920, les habitants de Los Angeles ont refusé la solution visant à municipaliser le transport en commun et à le moderniser par crainte d'une transformation de leur cadre de vie. À partir de cette date, le tramway continua à circuler pendant trois décennies dans les rues de Los Angeles mais il ne bénéficia plus d'aucun investissement (public ou privé) avant d'être racheté, dans les années 1960, par une filiale de la General Motors qui progressivement remplaça le bus par le tramway¹⁰.

Los Angeles, comme toute métropole urbaine intégrée dans un réseau de villes globales, fait face à de nombreux défis liés à la globalisation (financiarisation de l'économie), à la mondialisation des flux migratoires¹¹ et à la croissance des inégalités sociales, tout en s'organisant pour affronter le changement climatique et réduire sa dépendance énergétique. Face à ces défis, sans oublier l'intensité des flux de la circulation, les promoteurs de l'urbain prennent des initiatives qui *a priori* semblent favoriser le piéton sans pour autant s'appuyer sur un discours faisant l'éloge du piéton dans la ville.

II. Des espaces communs verdoyants à l'initiative des promoteurs

Les promoteurs américains ont lancé au cours de ces dernières décennies le centre résidentiel fermé (CRF)¹² que l'on retrouve dans les régions métropolitaines et qui tend à représenter un pourcentage non négligeable de la production de nouveaux logements aux États-Unis. Suite à la publication, il y a plus de dix ans, de l'ouvrage de Blakely et Snyder¹³, de nombreux travaux ont interprété le CRF comme une « forteresse » dans laquelle se réfugiaient des habitants en quête de sécurité et repliés sur leurs communautés. Cette thèse mettant en évidence le processus de distanciation sociale - que l'on peut considérer comme dominante aujourd'hui -, présente toutefois l'inconvénient de n'être fondée sur aucune démarche scientifique (anthropologique, ethnologique ou sociologique) qui s'appuierait sur les propos tenus par les habitants et rendant compte de leurs représentations liées au cadre de vie de leur choix. Vivre dans un CRF, s'inscrire dans une démarche d'observation participante au quotidien, mener des entretiens informels avec quelques habitants rencontrés près de la piscine, près du lac, ou dans une allée, visiter leurs espaces domestiques et rencontrer de manière formelle l'association des résidents et des responsables de l'administration municipale, autorise en effet à avoir un point de vue différent de celui généralement véhiculé par les médias et les chercheurs.

¹⁰ M. Wachs, « Autos, transit and the sprawl of Los Angeles : the 1920s », *Journal of the American Planning Association*, vol. 50, 3, pp. 277-310, 1984 ; « The evolution of Transportation policy in Los Angeles », in A. J. Scott, E.W. Soja (eds), *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*, University of California Press, pp. 106-160, 1996 ; R. Banham, *LA : The Architecture of Four Ecologies*, New York, Harper, 1976.

¹¹ Les flux migratoires incluent des clandestins. La Californie compte 2 millions d'immigrés illégaux et la région urbaine de LA en concentre la moitié.

¹² L'expression CRF est préférée à celle de « communautés fermées » qui se veut la traduction de « gated communities » parce qu'elle reflète l'importance accordée par les habitants à la notion de « cadre de vie » et non uniquement à celui d' « espace domestique ».

¹³ E.J. Blakely, M. G. Snyder, *Fortress America: Gated Communities in the United States*, Brookings Institution Press, 1997.

Raintree ou le principe de la maison de ville

Raintree se présente comme un CRF de taille moyenne ne dépassant pas 1 000 habitants. Ce seuil est significatif dans la mesure où la *Homeowners' Association*, qui gère en fait le lotissement, est loin d'avoir les moyens de se parer de prérogatives similaires à une association représentant plusieurs milliers d'habitants.

Raintree se trouve à Culver City, une municipalité voisine de Los Angeles ayant accueilli dès les années 1920 des studios de cinéma ainsi que le siège social de la Hughes Aircraft Company (1932-1985). Elle compte à présent 40 000 habitants et possède les sièges sociaux de la National Public Radio et de la Sony Pictures Entertainment. À la fin des années 1970, la célèbre MGM (Metro Goldwyn Mayer), qui traversait quelques difficultés financières, a décidé de vendre les studios de Culver City. Avec l'accord de la municipalité, le promoteur ayant acheté la propriété décide de les démolir et de maintenir le cadre végétal, qui avait servi de décor pour de nombreux films, dans le but d'ériger un lotissement résidentiel fermé. L'argument de la fermeture s'explique parce que le lotissement se veut une enclave résidentielle dans une zone industrielle et parce que le terrain est en fait situé le long d'un large boulevard (trois files de voiture dans chaque sens) où la circulation est intense en raison de la proximité de l'aéroport. Aussi, entourer le terrain d'un mur s'avère indispensable pour assurer le calme du centre résidentiel et éviter aux futurs résidents de subir la pollution sonore.

Le promoteur a donc érigé un mur de trois mètres de haut, le long du boulevard Jefferson (un boulevard de vingt-cinq mètres de large) séparant de manière tranchée la zone des flux sonores de la zone résidentielle qui se veut un havre tranquille dans un cadre verdoyant. À partir du boulevard Jefferson, une voie ornée d'une belle végétation donne accès à une entrée gardée en permanence par deux vigiles. La fermeture permet certes d'assurer la sécurité du lotissement et elle présente l'avantage de limiter sérieusement le trafic automobile en son sein, puisque seuls les résidents et leurs invités (*guests*) y ont accès. Faire le choix d'un aménagement assurant la sauvegarde du paysage végétal (incluant une grande diversité d'arbres, de plantes), ainsi que d'un lac, a contraint le promoteur à ne pas privilégier la maison individuelle et le jardin - qui jusqu'ici avait représenté le produit immobilier par excellence de Los Angeles - et d'opter pour la maison de ville (*townhouse*). Raintree est un lotissement atypique par rapport à la forme urbaine dominante. Sa structure spatiale repose sur l'organisation d'allées transversales - par rapport à la voie (principale) autorisant la circulation automobile - comprenant chacune cinq maisons de ville. Toute maison de ville inclut trois niveaux : le garage, les pièces de réception et la cuisine et l'étage pour les chambres. Toutefois la taille de la maison peut varier pour inclure deux ou trois chambres à coucher. Aucune maison ne possède un jardin privatif en dehors du petit sentier aménagé devant la porte d'entrée. En revanche une série de sentiers permet de se promener dans le lotissement en toute tranquillité et de circuler pour se rendre au lac, à la piscine ou au court de tennis.

Le choix du promoteur en faveur d'un CRF fut approuvé par la municipalité, ravie de recycler une friche industrielle et d'accueillir de nouveaux habitants lui permettant de maintenir et renforcer les recettes du budget municipal. Aux États-Unis, la taxe foncière payée par les résidents se présente comme un impôt local jugé élevé dans la mesure où il repose sur la valeur vénale du bien. Son montant élevé s'explique probablement en raison de l'absence de toute taxe locale d'habitation. Seuls les propriétaires fonciers alimentent en fait le budget municipal, outre bien entendu les entreprises et les équipements commerciaux.

Le regard des habitants : un lieu d'ancrage à l'heure des flux

Le CRF Raintree est perçu par les habitants comme un cadre de vie de qualité n'ayant pas à supporter des nuisances sonores tout en étant localisé à proximité des grands axes de circulation (direction aéroport) et du réseau autoroutier. C'est un lotissement dense et les habitants appartenant à la classe moyenne aisée précisent qu'ils ont renoncé à la maison individuelle entourée d'un jardin (ce à quoi ils aspiraient) pour vivre dans une maison de ville organisée sur deux niveaux dont la superficie s'échelonne entre 150 et 180 m² (incluant le garage), une superficie jugée modeste

pour les losangelinos. Ce choix est toutefois compensé par le partage des espaces verts et équipements sportifs (piscine et courts de tennis) avec les voisins et co-propriétaires.

Les habitants soulignent la tranquillité, en raison d'un trafic automobile étroitement surveillé, les possibilités de promenades à pied dans un cadre verdoyant ainsi que l'accès aisé à certains services (outre les services de maintenance) qui facilitent le quotidien. À l'heure du e-commerce, tout envoi à domicile est réceptionné à l'entrée du lotissement pour être déposé ensuite sous le porche de l'entrée de la maison. Les paquets peuvent rester en toute sécurité pendant plusieurs jours si le ou la résident(e) est en déplacement. Les femmes précisent également qu'elles peuvent rentrer tard le soir chez elle, en n'ayant aucune crainte d'être suivie en voiture (ce qui est relativement fréquent à LA). La majorité des habitants rencontrés insistent sur la joie de vivre dans un lotissement présentant une qualité esthétique et où le piéton est à l'honneur et la voiture domestiquée. Il est en effet interdit de garer sa voiture (la nuit) dans les allées du lotissement et tout résident est susceptible d'être pénalisé. Dans une métropole s'étendant à l'infini et caractérisée par l'intensité des flux de circulation dans le réseau autoroutier et dans le réseau viaires, ils expriment à leur manière les principaux arguments utilisés par Lynch¹⁴. Sa thèse qui remonte au début de la décennie 1980, souligne l'impératif de points de repères, non limités aux seuls équipements autoroutiers, pour appréhender le sens de l'univers urbain dans lequel l'individu vit et travaille. Dans ce magma urbain qu'est Los Angeles, affirmer son ancrage spatial (en dehors bien entendu des quartiers rassemblant les grandes villas destinés aux millionnaires) exige de s'identifier à un espace résidentiel donné ou à un cadre de vie délimité. Pour les habitants de Raintree, le CRF ne répond pas vraiment à un souhait de vivre dans une communauté fermée. Mais renoncer à la maison individuelle entourée d'un jardin exige une compensation sous la forme « d'espaces communs » de qualité qui leur permettent de ne plus s'identifier uniquement à leur maison de ville. Les « espaces communs » se différencient des « espaces publics » dans la mesure où ils sont partagés principalement avec les voisins.

Au terme des entretiens menés au cours de ce séjour à Raintree, l'hypothèse d'un recyclage du tissu urbain au travers de la figure du piéton autorise un autre regard sur le CRF et se présente comme une hypothèse séduisante qu'il convient bien entendu de vérifier par des enquêtes et séjours dans d'autres lotissements de ce type. Certes, le CRF regroupe des ménages et des individus dont les revenus sont, tout compte fait, assez similaires, mais ce principe de ségrégation spatiale s'avère en réalité conforme à l'ensemble des quartiers de toute métropole urbaine aux États-Unis, en dehors probablement des quartiers en transition où sévit la gentrification. Les habitants de Raintree sont satisfaits de la présence d'espaces communs verts alors qu'ils ont renoncé à un jardin privatif.

III. Des initiatives de la municipalité en faveur d'un urbanisme vert

L'« urbanisme vert » qui, pour le moment, n'est qu'un slogan fréquemment utilisé par les élus et les associations, se retrouve également dans la politique du maire de Los Angeles. Comme tout leader charismatique, Antonio Villaraigosa est un politicien habile, issu de la minorité hispanique (premier maire latino depuis Cristobal Aguilar) qui évolue dans un État où les préoccupations d'ordre environnemental ne sont pas négligeables¹⁵. Trois ambitions sont ainsi à l'ordre du jour : planter des arbres, réaménager les berges du fleuve et se doter d'un *Central Park*.

« *Million trees LA* »¹⁶ et la « *Los Angeles River* »¹⁷

Le programme « Un million d'arbres à LA » a pour ambition de planter un million d'arbres dans la ville d'ici 2013 (fin de la mandature de la majorité municipale). Il est en grande partie géré par des associations comme TreePeople (association relativement importante) chargée de planter

¹⁴ K. Lynch, *Good City Forms*, Harvard University Press, 1981.

¹⁵ C. Ghorra-Gobin, « La théorie du *New Urbanism* : perspectives et enjeux », ministère de l'Équipement, CDU, 2006.

¹⁶ Million Trees Los Angeles : www.milliontreesla.org

¹⁷ LA River Revitalization Master plan : www.lariverrmp.org

plus du tiers du total¹⁸. Maire de tendance démocrate, aux commandes de la ville depuis juillet 2005, Antonio Villaraigosa a embrassé bon nombre de projets « écolo », issus pour la plupart d'associations de citoyens et des fondations généreusement dotées. Pour ce maire américain, la politique est caractérisée par un sens pragmatique : « ...les arbres procurent de l'ombre et permettront d'économiser les coûts d'énergie, de purifier l'air et de réduire l'émission de gaz à effet de serre », comme l'indique la phrase centrale de son discours au moment du lancement de l'opération¹⁹. Des associations comme Uncommon Good, qui œuvre principalement pour l'accès des plus démunis à l'éducation et à la santé, participe également au programme « Millions Trees » en mobilisant des adolescents habitants dans les quartiers peu favorisés, notamment à East Los Angeles, le quartier mexicain-américain de Los Angeles. Toutefois les responsables de ces associations, préoccupées par la qualité de l'eau dans les quartiers pauvres, estiment que les ambitions de Villaraigosa sont assez limitées par rapport aux objectifs du développement durable et à la demande sociale. L'opération « Million Trees » n'a rien de révolutionnaire, mais elle présente l'intérêt de valoriser les espaces publics dans la mesure où les arbres sont principalement plantés le long des trottoirs.

La municipalité travaille également sur un grand projet d'aménagement visant à restaurer les berges de la Los Angeles *river*. Le fleuve, qui prend sa source dans la vallée de San Fernando (à l'ouest de la ville) et qui parcourt 80 km avant de se jeter dans l'océan Pacifique au niveau de Long Beach (le port industriel de LA), est en fait invisible dans le paysage urbain. Son lit a fait l'objet d'une bétonnisation dans les années 1950, suite aux inondations meurtrières de 1914, 1934 et 1938. D'où l'initiative, prise notamment par le conseiller municipal Ed Reyes en 2002, pour initier une réflexion sur un programme visant également à réintégrer le fleuve dans le paysage urbain. Ce plan inclut 239 projets locaux ou micro-locaux visant à autoriser l'accès des randonneurs le long de rives « naturelles » et plantées. Le but annoncé *a priori* est évidemment écologique : « améliorer la qualité de l'eau et les ressources en eau tout en autorisant le fonctionnement du fleuve ». Toutefois le projet vise également à redonner sa place au piéton-randonneur, tout en incluant un volet économique et social non négligeable. En effet, des bars, des restaurants, des habitations à coût modéré, des pistes cyclables et autres jardins publics longeront le fleuve. Un parti pris d'aménagement en rupture avec l'aménagement urbain du XX^e siècle puisque actuellement, il n'existe aucun accès public !

Redonner sa place au fleuve, tout en faisant de ses berges des espaces publics au profit du piéton, se présente comme un projet ambitieux qui exigera entre vingt-cinq et cinquante ans et coûtera plus de deux milliards de dollars. Les fonds publics (en dépit de l'ambition des programmes fédéraux visant à relancer l'économie du pays) ne suffiront pas, mais des fondations privées sont prêtes à investir dans le projet. Ce projet d'aménagement, également perçu par les élus locaux comme un moyen de créer des emplois à court et moyen terme, souligne l'intérêt porté à la présence du piéton dans les espaces publics à reconquérir.

Los Angeles rêve d'un Central Park

Los Angeles a souvent été qualifiée de ville « en quête d'une centralité ». À la fin des années 1960, à l'image de politiques d'aménagement initiées dans d'autres grandes villes du pays, elle choisit de se lancer dans une politique de rénovation urbaine de son centre-ville (*downtown*²⁰). Elle crée une agence municipale, la Community Redevelopment Agency (CRA), chargée de remodeler son centre qui, depuis les années 1920, n'avait bénéficié d'aucun investissement. Les vieilles maisons (pour la

¹⁸ Tree People (www.treepeople.org), association créée en 1980 et représentant à présent la plus grande association d'environnementalistes de la Californie. L'association et le programme municipal ont été présentés dans : G. Hise, « Une ville dans un jardin : nature et métropole en Californie du Sud », in A. Berque, Ph. Bonnin, C. Ghorra-Gobin (dir.), *La Ville insoutenable*, Belin, 2006, pp. 194-207.

¹⁹ G. Serina, « Millions Trees LA », *Urbanisme*, juillet 2008, p. 58.

²⁰ Le terme « *downtown* », généralement traduit en français par « centre » ou « centre-ville », est en réalité un concept bien américain qui ne véhicule pas l'intégralité de l'idée de la centralité telle que se la représentent les habitants des villes européennes. Cf. R. E. Fogelson, *Downtown : Its rise and fall 1880-1950*, Yale University Press, 2003.

plupart abandonnées) de Bunker Hill furent détruites pour faire place à de hauts bâtiments abritant des agences publiques relevant de la ville, du comté, de l'État californien et de l'État américain. Puis ce fut le tour du sud de Bunker Hill qui accueillit, à partir des années 1980, les gratte-ciel destinés aux bureaux de firmes privées. Aussi les années 1980 furent un tournant pour la ville qui, sous la houlette de Thomas Bradley (premier maire afro-américain de LA) et de ses alliés dans la sphère économiques, choisit de dépasser son statut de pôle économique régional pour s'inscrire dans la dynamique des réseaux globaux et se faisant de se doter d'une *skyline* à l'image de New York, Chicago, San Francisco et Philadelphie²¹.

Grâce à la détermination d'une élite sociale et culturelle, la politique de « recentralisation » de Los Angeles ne s'est pas limitée à la construction de tours de bureaux. Elle a également inclus la création de bâtiments à vocation culturelle, comme le musée d'art contemporain, le Music Center, le Colburn School of Performing Arts et, plus récemment, le Walt Disney Concert Hall, devenue la résidence de l'orchestre philharmonique de Los Angeles depuis 2003. De son côté, l'évêque catholique Mahony s'est sérieusement impliqué dans le renouveau du *downtown* en menant une campagne pour la doter d'une cathédrale, Notre-Dame des Anges, en mesure d'accueillir 1 000 personnes²². Ce choix d'un aménagement urbain incluant un volet culturel n'aurait toutefois pu se faire sans la participation financière de quelques riches mécènes, comme le promoteur Eli Broad. À titre d'exemple, le Disney Concert Hall qui comprend 2 400 places, a bénéficié d'un don de cinquante millions de dollars de Lilian Disney pour honorer la mémoire de son mari, décédé en 1988²³.

Mais, cette politique urbaine des années 1970 en faveur de la rénovation du *downtown*, bien qu'intégrant un volet culturel, n'avait pas vraiment remis en cause la doctrine urbanistique de LA. La rénovation urbaine ignorait complètement la figure du piéton et de ce fait ne l'a pas pris en compte. Contrairement aux gratte-ciel de New York ou de Chicago, les entrées situées sur la rue sont de taille limitée dans la mesure où la grande majorité des personnes qui y travaillent ou qui sont de passage viennent en voiture. Seules les populations latinos vivant à East LA sont visibles dans les espaces publics, notamment le long de l'avenue Broadway, avenue qui, dans les années 1920, abrita les premières salles cinématographiques et était principalement fréquentée par le monde de Hollywood. L'animation actuelle de Broadway ne se limite d'ailleurs pas aux seuls jours de la semaine et prend même une allure particulière le dimanche, à la sortie de la messe. Les Latinos venus d'Amérique centrale et habitant principalement Little San Salvador (quartier de Pico Union/Westlake) se sont eux organisés pour se doter d'espaces publics plaisants dans leur enclave ethnique²⁴. Ils ont réussi, sous l'impulsion d'associations composées principalement de Salvadoriens, l'aménagement de la rue Alvarado, un moyen d'affirmer leur présence et leur identité dans le paysage urbain de Los Angeles²⁵.

Suite à la fréquentation d'espaces publics par les piétons -sous l'impulsion des Latinos-, la ville de Los Angeles a commencé à s'intéresser aux espaces publics et a ainsi créé cinq marchés en plein air dans le centre-ville : Chinatown Farmers' Market, Downtown Farmers' Market, Bank of America Farmers' Market, 7+Fig Farmers' Market et le Financial District Farmers' Market. Ces marchés, principalement fréquentés par les personnes travaillant dans le centre et les quelques résidents, se tiennent une ou deux fois au cours de la semaine. Mais c'est notamment à la suite de l'inauguration de la cathédrale Notre-Dame des Anges, localisée sur un terrain en bordure de l'autoroute 101 à l'extrémité nord de Grand Avenue en 2002 et suite à l'ouverture du Disney Hall également situé

²¹ M. Davis, *City of Quartz*, op. cit. ; C. Ghorra-Gobin, *Los Angeles, le mythe américain inachevé*, op. cit. ; E. W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, 2000.

²² Avant la construction de Notre-Dame des Anges, les Latinos se retrouvaient dans la cathédrale Santa Vibiana (1876), reconvertie depuis en centre culturel suite à son inscription sur la liste des monuments historiques.

²³ C. Ghorra-Gobin, « Interpréter Los Angeles : état des lieux », *Urbanisme*, n°361, pp. 40-46, 2008.

²⁴ Pico Union est un ancien quartier résidentiel (riche et anglo) de Los Angeles situé à l'ouest du centre-ville doté depuis la fin du XIX^e siècle d'un parc (MacArthur Park) qui fait l'objet d'une attention particulière du LA Conservancy en raison notamment de la présence de belles maisons victoriennes dans son voisinage. Les habitants de ces maisons sont en partie subventionnés par la municipalité en vue de leur restauration.

²⁵ M. Cruz, « Little San Salvador: Identity of Places/Places of Identity in an inner-city enclave of Los Angeles, California », *Journal of Latino/American Studies*, vol. 2, n°1, pp. 62-83, 2006.

sur Grand Avenue à l'automne 2003, que l'idée de transformer Grand Avenue en une vaste esplanade urbaine au profit du piéton a émergé. Nombreux sont ceux qui ont estimé que la circulation automobile pourrait être sérieusement limitée afin de faire place au piéton et aux animations de type « cafés » et « restaurants ». L'avenue Grand, qui va de la cathédrale Notre-Dame à la Bibliothèque Centrale (un bâtiment style art déco des années 1920, complètement réaménagé il y a environ dix ans grâce à un partenariat public-privé), est bordée de prestigieux bâtiments comme le musée d'art contemporain. En choisissant le slogan « *Reimagining Grand Avenue* », promoteurs et élus ont associé l'idée d'une réinvention de la centralité *a priori* cette fois-ci de la figure du piéton : « *Creating a Center for LA* »²⁶.

À cette image de Grand Avenue transformée en promenade urbaine dans un décor majestueux, s'est raccrochée l'idée d'un parc urbain (à l'ouest), s'étendant jusqu'à l'hôtel de ville (à l'est) – une idée d'abord évoquée lors du programme de réaménagement de l'avenue en 2005. Au cours de l'été 2008, un géant de l'immobilier a proposé de « recoudre » les îlots du *downtown* situés de part et d'autre de l'autoroute 101 en recouvrant une partie de l'autoroute à ce niveau (allant de l'avenue Grand à l'ouest à l'avenue Alameda à l'est) pour créer le *Parc 101* d'une superficie de 100 acres²⁷. Outre la présence d'un vaste espace vert, il permettrait d'assurer une liaison piétonne entre la zone située au nord de l'autoroute et incluant le *pueblo* historique, le quartier Chinatown, la gare multimodale de Union Station, le *Civic Center* et le CBD. Difficile de dire si cette idée se transformera en un véritable programme d'aménagement urbain. Pour le moment on peut dire que les habitants de LA rêvent de se doter d'un *Central Park* à l'image de New York en vue de faire réémerger la figure du piéton dans son *downtown*.

IV. Une transition urbaine au profit de la figure du piéton

La mise en perspective de récentes initiatives prises par les acteurs de l'aménagement urbain à LA autorise, dans un premier temps, à faire le constat d'une réorientation des principes urbanistiques qui avaient prévalu tout au long du XX^e siècle autour du « binôme maison individuelle-voiture particulière ». Certains habitants ont montré qu'ils étaient prêts à renoncer à l'idéal de la maison individuelle et à vivre dans une maison de ville ou dans un appartement à condition toutefois de bénéficier d'un espace vert de qualité partagé avec d'autres résidents du lotissement. On parle alors « d'espaces communs » gérés par l'association des résidents du lotissement qui y ont accès. La compensation exigée par l'utilisateur qui renonce à la maison individuelle et au jardin privatif et de ce fait voit son espace domestique considérablement réduit, semble se faire au profit d'une prise en compte explicite de la figure du piéton. Les promoteurs intègrent la qualité des espaces communs comme une priorité de l'aménagement du lotissement. Quant aux élus de Los Angeles, ils redécouvrent les espaces publics, notamment le trottoir dans le cadre de l'opération « *Million Trees* » visant à planter des arbres le long des trottoirs bordant les axes routiers, comme dans le cadre du projet de réaménagement des berges de la Los Angeles *river*. En réintroduisant le fleuve et ses berges dans le paysage urbain, les élus se proposent de créer des espaces publics au profit du piéton. L'idée de se doter d'un *Central Park* à l'image de New York, s'inscrit également dans la perspective d'un urbanisme vert recréant du lien entre différentes zones de ce vaste *downtown* : il s'agit de créer une aire de promenade mettant en scène une fois de plus le piéton dans les espaces publics.

Difficile de déduire à partir d'une analyse menée principalement sur Los Angeles des orientations techniques et technologiques de l'aménagement urbain à l'heure du développement durable. En revanche l'analyse permet d'avancer l'hypothèse d'une dynamique de recyclage urbain s'appuyant principalement sur le souhait de mettre en scène la figure du piéton dans des espaces communs et des espaces publics tout en utilisant le slogan (un peu vague) de « l'urbanisme vert ». Nul ne sait quelle forme urbaine prendra LA d'ici la fin du XXI^e siècle tant les mutations peuvent être rapides. Toutefois les initiatives prises par les promoteurs, les élus et les habitants à l'heure où

²⁶ Consulter le site du comité (www.grandavenuecommittee.org) qui inclut de belles maquettes de ce nouveau centre de Los Angeles ainsi que celui de *Downtown News* offrant quelques articles à ce sujet (www.downtownnews.com).

²⁷ Ce projet a été présenté par *The Architect's Newspaper* (4 août 2008), avant d'être repris par la presse locale.

aucune doctrine d'urbanisme ou encore aucun modèle d'aménagement urbain ne fait consensus par rapport à un objectif de développement durable - en dehors bien entendu de normes techniques en usage pour construire des bâtiments à faible consommation énergétique et résistant aux tremblements de terre - peuvent être interprétées comme une démarche visant à renouer avec une figure pérenne de la ville, le piéton. Mettre en perspective l'expérience de Los Angeles n'autorise pas à présenter une hypothèse forte concernant les choix techniques d'un aménagement urbain durable mais tout simplement d'insister sur le caractère pragmatique d'une phase de transition centrée sur la figure du piéton.