

H i s t -

o i r e

d' u n e

g r i l -

l e

Enoncé théorique de Master 2019
Céline Feugier

Histoire d'une grille

Groupe de suivi:
Paola Viganò
Elena Cogato-Lanza
Martina Barcelloni Corte

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

2020, Céline Feugier

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution
(CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation
nécessite l'autorisation de leurs auteurs.



Avant-propos
5

Chapitre 1
Racines
9

Chapitre 2
La grille et le territoire
27

Chapitre 3
Transformations
53

Chapitre 4
L'automobile entre en scène
73

Chapitre 5
L'homme qui marche
117

Chapitre 6
L'arbre et le vivant
139

Epilogue
Pour une grille post-pétrole
159

Bibliographie
167

Iconographie
173

Histoire d'une grille

Note :

Pour tous les noms de lieux et de quartiers évoqués, se référer à la carte à la fin de cet ouvrage, à la page 165.

Chacun peut aisément se représenter l'image de New York, Paris, Rome ou Alexandrie. Il nous est plus difficile de saisir ce que représente Los Angeles, sinon un imaginaire fragmentaire d'excès et d'artifices oscillant constamment entre réalité et fiction. Celui qui l'observera depuis l'avion aura le loisir de constater tout d'abord l'étendue mais surtout l'extrême rationalité apparente de la cité des Anges. Contrastant avec la sensation de chaos que peut inspirer la ville, un ordre implacable semble régir cette immense nappe urbanisée.

Los Angeles vue d'avion



« Rien n'égale le survol de Los Angeles la nuit. Une sorte d'immensité lumineuse, géométrique, incandescente, à perte de vue, qui éclate dans l'interstice des nuages. (...) Jamais le regard n'aura été livré à une telle extension, la mer elle-même ne donne pas cette impression, car elle n'est pas géométriquement divisée¹. »

La deuxième plus grande ville américaine après New York (avec 4.0 millions d'habitants², 17.9 millions pour le Grand Los

1. Jean Baudrillard, *Amérique*, Le livre de poche Biblio essais 4080 (Paris: Grasset, 1986), p.103.

2. Estimation datant de 2019, census.gov

Angeles³) ne semble pas avoir perdu en attractivité malgré de lourds problèmes d'embouteillages automobiles et d'accessibilité au logement : la population continue d'augmenter. Dans le contexte actuel de contrainte énergétique croissante d'une part, et de densification urbaine d'autre part, une transition semble nécessaire.

Il est une histoire parmi une multitude. Ce travail ne vise pas à simplifier, modéliser, ni à théoriser la ville de Los Angeles mais à en approfondir la compréhension à travers un fil narratif : celui d'une grille.

« Remember that a noble logical diagram once recorded will never die; long after we are gone it will be a living thing, asserting itself with ever-growing insistency⁴... »

La grille a traversé la courte mais violente histoire de Los Angeles, prouvant son adaptabilité et sa résilience. C'est une substance structurante et stable. Elle n'est qu'un support pour l'automobile : elle l'a précédée et lui survivra. Son évolution dans le temps nous permet d'observer les différentes façons d'habiter cette grille, et d'émettre l'hypothèse qu'il existe une échelle intermédiaire entre la métropole automobile et la maison individuelle, qui n'est souvent ni représentée ni habitée.

L'histoire de cet objet sera racontée comme celle d'un personnage dans le but de comprendre sa logique, son comportement et à quoi il est sensible, pour l'envisager enfin comme un outil de transformation des pratiques et des espaces de la ville. Le titre de

3. OCDE, 2016, stats.oecd.org

4. Daniel Burnham, extrait de la Conférence pour la planification de la ville de Londres, Londres, 1910, cité par Edmund N. Bacon, *Design of Cities*, Rev. ed; Reprint (London: Thames and Hodson, 1982) "Souvenez-vous que dès lors qu'il est implanté, un diagramme noble et logique ne meurt jamais ; longtemps après notre mort ce sera une entité vivante, qui s'affirmera avec une autorité croissante." [Traduction libre].

l'énoncé et cette méthode qui lui est associée sont en référence à deux ouvrages de la deuxième moitié du XIX^{ème} du géographe français Élisée Reclus⁵. C'est le premier dans son domaine à avoir écrit la géographie comme une convergence de phénomènes et de disciplines, un équilibre à trouver entre l'homme et la terre, où le temps modifie incessamment l'espace.

« La géographie n'est pas chose immuable, elle se fait, se refait tous les jours ; à chaque instant, elle se modifie par l'action de l'homme⁶. »

Ce travail s'attache d'une part, à des expériences réelles de la grille dans la durée, de l'autre, à ses représentations et échos dans la théorie et la culture. A l'image de cette grille, diagramme rigide mais aussi terrain de jeu pour tous les possibles, physique tout autant qu'abstraite, nous effectuerons un aller-retour permanent entre réalité et fiction.

5. Élisée Reclus, *Histoire d'un ruisseau*, édition originale 1869 (Arles: Actes Sud, 1995); Élisée Reclus, *Histoire d'une montagne*, édition originale 1880 (Arles: Actes Sud, 2006).

6. Élisée Reclus, *L'homme et la terre*, 1905, t. V, 355; cité par Yves Lacoste, « Élisée Reclus, une très large conception de la géographicit  et une bienveillante géopolitique », *Hérodote*, La Découverte, n  117 (2005): p.39.

Chapitre 1

Racines

Note sur la définition :

On appelle grille un assemblage de lignes structurant un contenu. Dans ce travail, lorsque nous évoquerons le terme de grille, nous nous référerons exclusivement à une grille orthogonale aux coordonnées cartésiennes.

Le terme « grille » implique une rigidité ainsi qu'une volonté d'existence d'une unité par rapport à un tout. À l'échelle du bâti comme à celle de la ville, l'implantation orthogonale est un mode d'édification récurrent à travers l'Histoire¹, en premier lieu pour des raisons de commodité :

Il n'y a plus de perte d'espace.

Le découpage foncier et l'implantation des réseaux sont aisés : la gestion du territoire est simplifiée.

L'orientation, donc la mobilité sont facilités.

Enfin, la grille est potentiellement extensible à l'infini.

Bien d'autres raisons expliquent un tel choix, notamment symboliques ou religieuses. La Bible même évoque un urbanisme basé sur un découpage orthogonal². Déjà les villes antiques, que ce soient celles des Égyptiens, des Grecs, des Romains ou des Chinois, étaient fondées sur des grilles incarnant chacune un ordre du monde ancré dans leurs civilisations respectives.

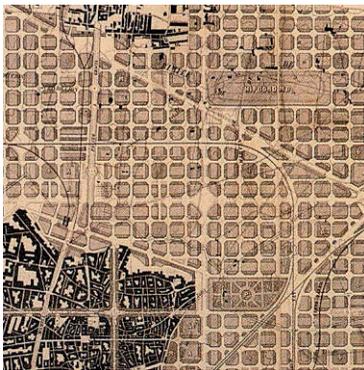
1. Bruno Queysanne et Catherine Maumi, « La grille sur les collines : le cas de San Francisco (I) », Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 1989, p.34.

2. Ezéchiel, 48. Apocalypse, 21.

« Le plan orthogonal symbolise en fait très souvent une vision globale et idéale du monde, tel qu'il a été créé et fonctionne. Il est identifié par beaucoup comme étant une représentation du cosmos, et peut servir en même temps, de repère, de référence dans ce même cosmos³. »

Que ce soit la colonisation d'un territoire – avec par exemple la centuriation romaine – la reconstruction d'une ville après une catastrophe – comme Lisbonne après le séisme de 1755 – ou une révolution culturelle ou sociale comme celle voulue par les Modernes dont notamment Le Corbusier⁴, l'idée est en effet toujours celle d'établir un ordre nouveau en fondant une ville nouvelle. C'est une *tabula rasa* impliquant une rupture avec l'ordre précédent : un changement radical. Ce n'est pas un choix par défaut mais une décision de l'Homme sur son territoire. En cela, la figure de la grille est intimement liée au concept d'utopie, tout du moins à une projection dans le futur quant à notre rapport au monde tel qu'on le conçoit.

Le plan de Barcelone d'Ildefons Cerdà est un des premiers exemples européens de l'utilisation de la grille pour une extension urbaine.



« Lorsque l'installation n'est plus provisoire comme chez les nomades, mais permanente, comme chez les sédentaires, elle implique une décision vitale qui engage l'existence de la communauté tout entière. Se situer dans un lieu, l'organiser, l'habiter, autant d'actions qui présupposent un choix existentiel : le choix de l'univers que l'on est prêt à assumer en le créant⁵. »

3. Bruno Queysanne et Catherine Maumi, « La grille sur les collines : le cas de San Francisco (I) », 1989, p.34.

4. Le Corbusier, *Urbanisme*, [Reproduction en fac-similé] Paris, 1925, Champs arts (Paris: Flammarion, 2011).

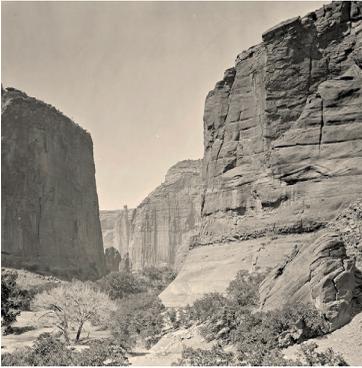
5. Mircea Eliade, *Le sacré et le profane*, Nachdr., Collection folio Essais 82 (Paris: Gallimard, 1957), p.36.

Le projet américain

La découverte des Amériques en 1492 est une rupture majeure, notamment en ce qu'elle renverse la conception du monde ainsi que le rapport au territoire tels qu'ils sont établis en Europe à cette époque. Son exploration est indissociable des recherches effectuées alors quant à la place de l'Homme dans le monde et le territoire qu'il habite. La remise en question des principes architecturaux et urbains caractéristique de la Renaissance passe notamment par de nombreuses publications de traités qui seront largement diffusés de l'autre côté de l'Atlantique⁶. Le sol américain devient rapidement un véritable écran de projection des fantasmes européens à travers la colonisation. Dès 1573, la Couronne espagnole définit l'administration de ses colonies à travers la Loi des Indes (*Law of Indies*) qui régit notamment l'urbanisme de ces territoires.

La fondation des États-Unis d'Amérique en 1776 est un événement inédit et unique de l'Histoire en ce qu'elle fut le résultat d'un projet politique, sociétal et territorial d'une ampleur

6. John William Reys, *Town planning in frontier America* (Columbia, Mo: University of Missouri Press, 1969), p.25.



Photographie de Timothy O'Sullivan, Canyon de Chelly, Arizona, 1873, prise au cours d'une enquête géologique menée par le gouvernement américain

inégalée. Constituée au départ de treize colonies sur la côte Est, la Nation américaine se construit par déplacements successifs et exterminations de populations, sans avoir connaissance avant la fin du XIX^{ème} siècle des limites de son territoire.

« Up to our own day American history has been in a large degree the history of the colonization of the Great West. The existence of an area of free land, its continuous recession and the advance of American settlement westward, explain American development⁷. »

C'est dans cette perspective qu'une ordonnance sur la terre est adoptée par le Congrès en 1785 pour élaborer une méthode de recensement cadastral du territoire américain : le PLSS, système de recensement des terres publiques (*Public Land Survey System*). Cette grille est initiée très vite après la fin de la guerre d'Indépendance des États-Unis de 1775 à 1783 par Thomas Jefferson, homme d'État et Père Fondateur (*Founding Father*) des États-Unis, qui deviendra le troisième président américain. Elle permet au gouvernement fédéral de recenser pour distribuer ou vendre des terres désormais sous contrôle de l'État, d'une part pour remplir les caisses fédérales et de l'autre pour permettre aux citoyens de posséder et de cultiver indépendamment de nouvelles terres. Dès leur origine, ces parcelles ont été tracées comme des entreprises créant du bénéfice, dont l'objectif était de maximiser le profit des ventes de propriétés et des investissements⁸.

7. Frederick Jackson Turner, *The Significance of the Frontier in American History* (Mansfield Centre, CT: Martino Publishing, 1893). Jusqu'à notre ère, l'Histoire américaine se résume dans une vaste mesure à l'Histoire de la colonisation du Grand Ouest. L'existence d'une étendue de terre gratuite, son recul continu et l'avancée de l'installation des Américains vers l'Ouest, expliquent le développement américain. [Traduction libre]

8. Wayne Attoe et Donn Logan, *American urban architecture: catalysts in the design of cities* (Berkeley: University of California Press, 1989), p.41.

Cette méthode permet d'occuper et de cultiver les territoires conquis, tout en facilitant la vente de propriété foncière⁹ et en imposant un ordre uniforme sur l'ensemble du territoire : elle constitue l'écriture d'une nouvelle échelle proprement américaine¹⁰. Tel le dessin d'un mile de long de Walter de Maria en 1969 dans le désert de Mojave aux portes de Los Angeles, ce geste cherche simultanément à prendre et à donner une mesure d'un paysage a priori infini. C'est une échelle imposée par l'Homme, qui permet au corps de prendre sa place dans le territoire.

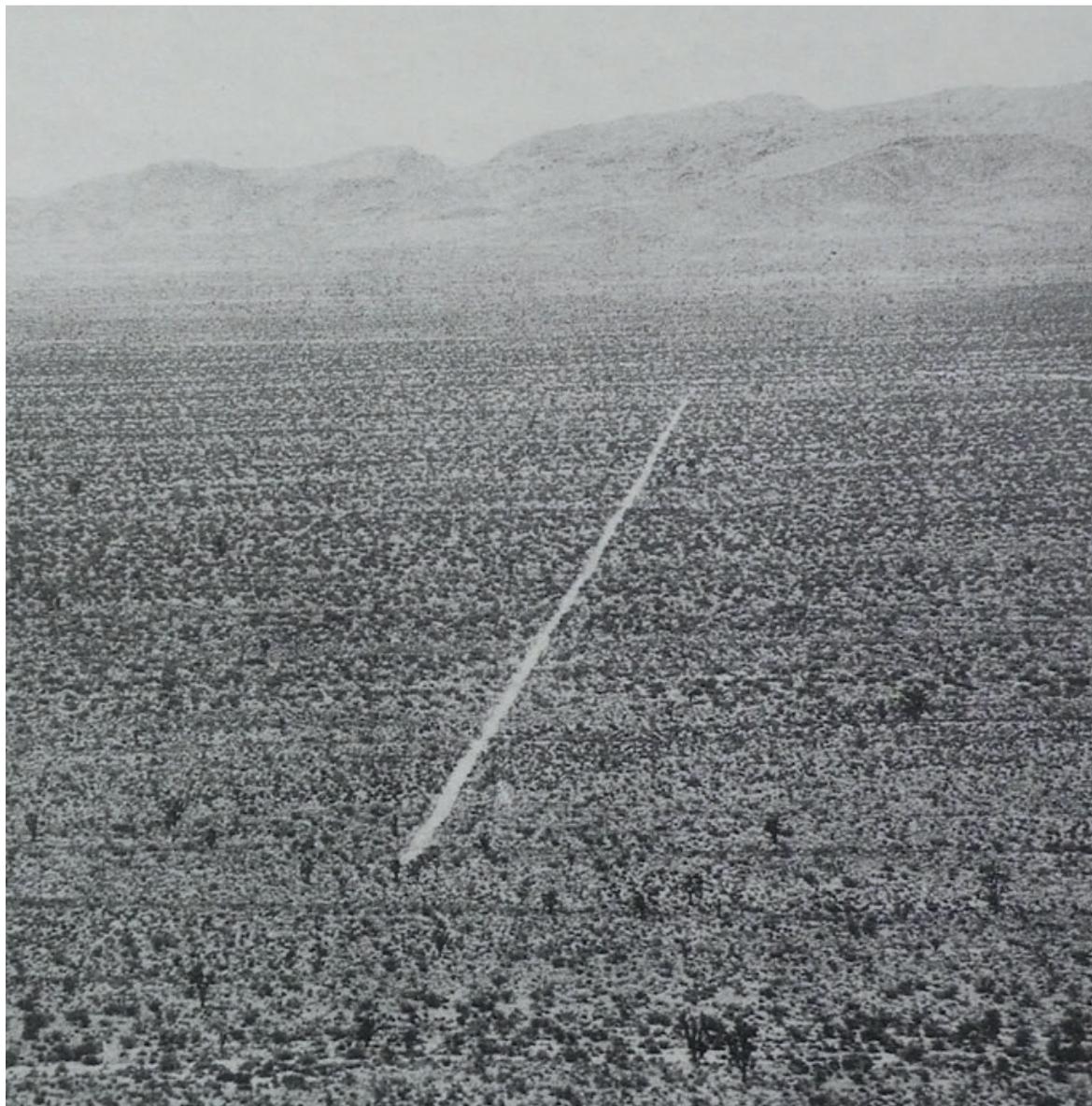
Cette grille a été planifiée pour couvrir 78% du territoire nord-américain. Aujourd'hui elle structure encore l'immense majorité du territoire à l'ouest des treize États fondateurs¹¹ jusqu'à constituer une *seconde nature*¹² du paysage.

9. Peter G. Rowe, *Making a middle landscape* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1991), p.200.

10. Mario Gandelsonas, *X-urbanism: architecture and the American city*, 1st ed (New York: Princeton Architectural Press, 1999), p.50.

11. Rowe, *Making a middle landscape*, p.197 op. cit.

12. Expression empruntée à la citation de Blaise Pascal ouvrant l'ouvrage de Colin Rowe et Fred Koetter, *Collage city* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1978); citation originale de Blaise Pascal, dans *Pensées* (1669) : "La coutume est une seconde nature, qui détruit la première. Mais qu'est-ce que nature ? Pourquoi la coutume n'est-elle pas naturelle ? J'ai grand peur que cette nature ne soit elle-même qu'une première coutume, comme la coutume est une seconde nature." ; Elle est également empruntée à Cicéron cité par John Dixon Hunt, *L'art du jardin and son histoire*, Travaux du Collège de France (Paris: Jacob, 1996), p.28 ; citation originale : "Dans son ouvrage *De nativa deorum*, Cicéron avait en réalité fait la description de ce que l'on appellerait de nos jours le paysage agricole - développement des cultures, infrastructure urbaine, etc. - en utilisant le terme de « seconde nature » (*altera natura*) (...) En résumé, par le travail de nos mains, nous essayons, pour ainsi dire, de créer une seconde nature au sein du monde naturel."



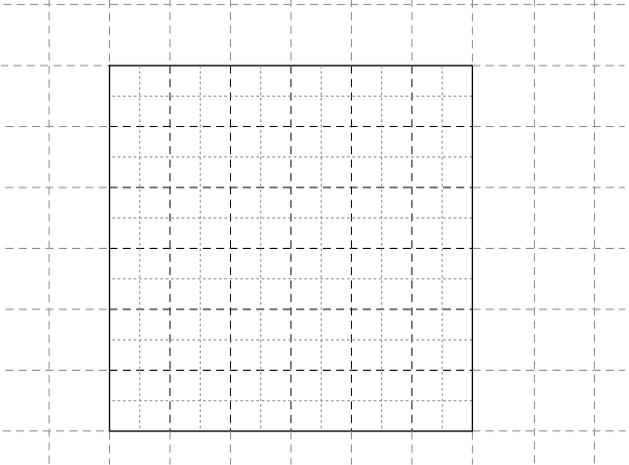
Walter De Maria, *One Mile Long Drawing*, 1968,
désert de Mojave, Californie, Etats-Unis



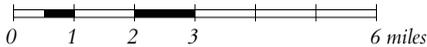
David Maisel, Oblivion, 2004,
Los Angeles, Californie, Etats-Unis



Image satellite de Medicine Lake, Montana



- Communauté (*township*)
- Section line
- Quarter-section line





Photographie de Dorothea Lange d'une famille dans un *Homestead*, 1936, El Monte, Los Angeles, Californie

La grille dite de Jefferson divise la terre en carrés d'un mile de côté (*sections*). Une municipalité (*township*) est une étendue de 6 miles de côté soit 36 *sections* d'1 mile de côté. Chaque *section* est divisée en quatre carrés d'1/2 mile de côté, correspondant chacun à 160 acres (*quarter section*), soit 65 ha ou 647 000 m². En 1862, lorsque la loi de propriété fermière (le *Homestead Act*) permet à l'État de concéder des terres publiques à tout foyer américain à condition d'y vivre cinq ans et de la cultiver, la parcelle échangée appelée un *Homestead* est de 160 acres, soit une *quarter section*.

Il y a surtout derrière ce recensement territorial un projet de société, où la dimension utopique s'avère plus évidente. Outre la référence biblique¹³, un des moteurs du projet territorial américain est l'idéal de démocratie, et de faible pouvoir du gouvernement. La propriété indépendante de la terre est la clé de voûte de la démocratie américaine telle que Jefferson l'institue car elle garantit la liberté individuelle et la participation à la création d'une communauté respectueuse des lois¹⁴. En somme, comme le conclut André Corboz dans l'article cité précédemment, « cette entreprise peut même être considérée comme la première utopie réalisée¹⁵. »

La grille de Jefferson devait assurer une répartition statistique de la population sur toute son étendue et, en principe, être dépourvue de villes, ces plaies causes de tous les vices qui rongent selon lui la civilisation européenne. Si la petite ville rurale (*town*) existe dans le PLSS, la grande ville (*city*) en est exclue, car elle est considérée comme un lieu de corruption et d'aliénation, nuisant profondément à la santé, aux valeurs morales et à la liberté de

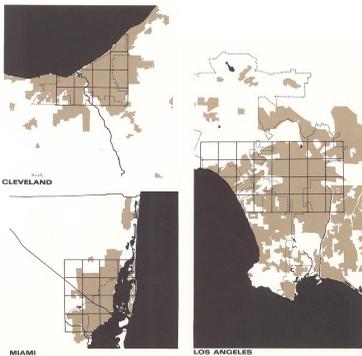
13. André Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », juin 2001, p.66.

14. Catherine Maumi, « La grille du National Survey, assise spatiale de la démocratie américaine », *XVII-XVIII. Revue de la société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe siècles*, n° 66 (2009): 117-41, p.125.

15. Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », p.68.



Aires urbaines (en brun) dans les années 1960 de quelques villes américaines (Chicago, Cincinnati, Houston, Cleveland, Miami et Los Angeles) à titre de comparaison. Chaque carré sur ce dessin fait 5 kilomètres de côté.



l'Homme¹⁶. La grille orthogonale américaine s'est urbanisée en de multiples lieux, mais c'était loin d'être son ambition à l'origine. Il s'agissait même d'échapper à ce destin urbain perçu comme contraignant la liberté de l'individu. Certaines vastes régions des États-Unis sont encore habitées par des paysans indépendants, mais ces derniers sont aujourd'hui largement minoritaires au sein d'une population composée à 82 % d'urbains¹⁷.

« Le Congrès, lorsqu'il promulgue en 1785 l'ordonnance qui fixe les règles de l'organisation territoriale, ignore en quoi consiste la topographie, l'hydrographie, la nature du sol et du sous-sol, ainsi que la diversité climatique des étendues que sa décision concerne. Mieux encore : il organise un territoire qui ne lui appartient pas. Tout se passe donc comme s'il n'y avait ni spécificité des lieux, ni stratification historique¹⁸. »

Cette étendue non domestiquée conceptualisée comme une toile blanche est la promesse constante de jours meilleurs. Elle est colonisée alors qu'elle est entièrement ignorée. Le concept de *Frontière* (*Frontier*) développé par l'historien américain Frederick Jackson Turner à la fin du XIX^{ème} siècle illustre cette idée d'une ligne imaginaire repoussée toujours plus à l'Ouest qui incarne l'avancée et l'installation de la civilisation américaine sur les terres à l'état sauvage (*Wilderness*) qu'elle s'approprie. L'identité américaine s'est construite sur cette bipolarité entre « civilisation » et étendue sauvage, conservant encore aujourd'hui cet imaginaire de terre vierge (*Virgin land*) comme d'un Éden toujours présent quelque part.

16. Lettre de Thomas Jefferson au Dr Benjamin Rush, 1800, citée par C. Maumi, p.120.

17. 2018, data.worldbank.org

18. Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », p.64.

La conquête de la Frontière est menée au nom de l'exceptionnalisme américain, soit au droit et au pouvoir de la Nation américaine de civiliser les territoires et les populations, portée par une idéologie de suprématie liée à celle d'une mission religieuse appelée Destinée Manifeste (*Manifest Destiny*).

La moindre portion de territoire est arpentée, régularisée, cartographiée selon un ordre abstrait. La grille imposée sur le territoire a défini un nouveau paysage. Cette non prise en compte assumée du sol est intimement liée à une sorte d'amnésie admise et courante dans les territoires de la Frontière.

« The future always looks good in the golden land, because no one remembers the past. Here is where the hot wind blows and the old ways do not seem relevant¹⁹. »

L'histoire n'est autre chose que la géographie dans le temps²⁰. Elle s'oublie, il n'y a pas de conscience d'un territoire constant, donc pas de mémoire du passé. Lorsque les Américains atteignent la mer, les migrations massives se transforment bientôt en ruée vers l'or, bouleversement du rapport au sol et aux regroupements humains dont il ne reste aujourd'hui que le nom, dans le surnom de la Californie : *the Golden State* (l'État doré). Doré comme le reflet lumineux qui recouvre les mers et les terres californiennes, après des centaines de kilomètres de traversées de montagnes arides sous une lumière blanche. Ces conditions naturelles ont sûrement participé à l'imaginaire paradisiaque auquel la Californie est toujours très liée aujourd'hui. Un rêve

19. Joan Didion, *Slouching towards Bethlehem*, 14th pr (New York, NY: Farrar, Straus and Giroux, 1968). "Le futur s'annonce toujours bon en terre dorée, car personne ne se souvient du passé. C'est ici que le vent chaud souffle et que les anciennes coutumes ne semblent plus valables." [Traduction libre]

20. Elisée Reclus, *L'homme et la terre*, 1905. Chacun des six tomes de cet ouvrage phare s'ouvre avec cette phrase: "La géographie n'est autre chose que l'histoire dans l'espace, de même que l'histoire est la géographie dans le temps".



Carte du XVII^{ème} siècle de Nicolas Sanson représentant la Californie comme une île

est par définition à la fois ancré dans une réalité et complètement décroché de celle-ci. Carey McWilliams décrit la Californie du Sud comme une île sur le territoire américain :

« Walled off from the rest of the country by mountain ranges and desert wastes, Southern California is an island on the land, geographically attached, rather than functionally related, to the rest of America²¹. »

De nombreuses cartes des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles prouvent d'ailleurs que la Californie fut jadis conçue comme une île. Si cela est faux, elles nous rappellent que cet État a toujours été une exception culturelle et politique, comme le confirme l'écho de leur publication dans les médias²².

Il n'y a plus de mémoire : la grille arrive pour établir un ordre constamment nouveau. Il est intéressant de noter qu'au milieu des très nombreux films tournés à Los Angeles sans que le nom de celle-ci soit cité ou évoqué (nous y reviendrons), les films dont l'histoire se déroule dans la cité des Anges sont caractérisés par une ambiguïté voire une déformation de notre perception de la réalité.

Le cinéma de Paul Thomas Anderson, notamment *Inherent Vice* (2014) évoque par exemple l'enquête d'un détective privé aux quatre coins de la ville, mais la présence de drogues hallucinatoires chez la plupart des personnages y compris le narrateur ne permet jamais de valider aucune réalité. Dans

21. Carey McWilliams, *Southern California: an island on the land* (Santa Barbara [Calif.]: Peregrine Smith, 1946), p.14. "Séparée du reste du pays par le mur que constituent les chaînes de montagnes et les plaines désertiques, la Californie du Sud est une île sur le territoire, géographiquement plus que fonctionnellement rattachée au reste des États-Unis." [Traduction libre]

22. Larry Gordon, « A collection that identifies California as a world apart », *Los Angeles Times*, 16 décembre 2012.

la même veine, *Under the Silver Lake* (2018) de David Robert Mitchell ou *The Big Lebowski* (1998) de Joel et Ethan Coen sont des films où la grille de Los Angeles est un personnage à part entière : toujours perçue depuis une distance, omniprésente mais jamais tout à fait reliée à aucune réalité tangible. Elle flotte au-dessus du sol, telle l'utopie réalisée décrite par Corboz²³.

« L'Amérique n'est ni un rêve, ni une réalité, c'est une hyperréalité. C'est une hyperréalité parce que c'est une utopie qui dès le début s'est vécue comme réalisée. Tout ici est réel, pragmatique, et tout vous laisse rêveur²⁴. »

Tout comme le concept de Frontière, cette grille dite de Jefferson se redéfinit à chaque instant, car c'est tout autant un objet réel que de fiction.

23. Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », p.68 op. cit.

24. Jean Baudrillard, *Amérique*, Le livre de poche Biblio essais 4080 (Paris: Grasset, 1986), p.57.

Photogramme du film *The Big Lebowski*, réalisé par Ethan et Joel Coen, 1998



La frontière inachevée

À la suite de la guerre avec le Mexique, l'annexion de la Californie en 1850 annonce la fin du mythe : l'océan Pacifique marque les limites physiques du territoire américain, *from sea to shining sea*²⁵. En 1890, à la suite du massacre de Wounded Knee dans le Dakota du Sud – un des derniers massacres amérindiens d'une telle ampleur – le gouvernement déclare la Frontière officiellement fermée. La période d'hésitation est terminée : l'étendue de la Nation américaine est désormais fixée.

Comment cette avancée constante peut-elle vraiment s'arrêter à l'océan ? Comment inverser soudain une narration si fondatrice dans l'identité nationale ? En effet, il ne s'agit plus de conquête territoriale en tension vers une étendue potentiellement infinie et de mobilité permanente ; mais de la finitude d'un sol, qui comprend des limites physiques et une échelle. Le front de fermiers, éleveurs, puis de miniers, chercheurs d'or, de pétrole et autres rêves qui entra massivement à Los Angeles à partir de la fin du XIX^{ème} siècle constitua une ville d'individus qui rêvent de grands espaces, dans une immense plaine entre le désert de Mojave et l'océan, autre désert. Un territoire qui constitue l'idée même de la toile blanche.

Même s'il sera dit dans les décennies suivantes que les États-Unis constituent une nouvelle Frontière en partant à la conquête de l'espace, avec notamment l'arrivée du premier homme sur la Lune en 1969, quelque chose s'arrête en Californie. Le mythe se clôt avec la fatalité du dernier territoire sur lequel tout est possible. À moins que ce ne soit une nécessité ?

25. "D'un océan à l'autre" [Traduction libre], soit de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique ; célèbre ligne de la chanson *America the Beautiful* écrit par Katharine Lee Bates en 1893, reprise à de multiples reprises.

« California is a place in which a boom mentality and a sense of Chekhovian loss meet in uneasy suspension ; in which the mind is troubled by some buried but ineradicable suspicion that things better work here, because here, beneath the immense bleached sky, is where we run out of continent²⁶. »

La côte californienne est une région phare tant économiquement que culturellement, elle est indiscutablement fondatrice de l'identité américaine. Pourtant, elle est construite sur une immense faille géologique de plus de 1 300 kilomètres qui traverse la côte du Nord au Sud : la faille de San Andreas. Celle-ci sera à l'origine d'un séisme dévastateur surnommé *The Big One*, étudié depuis le début du siècle dernier par la communauté scientifique et attendu depuis dans les prochaines décennies. Los Angeles et San Francisco vivent ainsi avec la menace directe et assurée de cette catastrophe.

Si tant est que le mythe de la Frontière soit clos, celui de la réussite économique lui succéda comme incarnation nouvelle du rêve américain, toujours étroitement lié à la propriété individuelle du sol. La formulation de cette limite continua à être repoussée par la densification extrêmement rapide de la ville, l'exploitation intensive de son sol et de son sous-sol, l'étalement urbain sans fin. Los Angeles incarne la réussite du projet américain : à la fois lieu d'accomplissement planifié de la Frontière, affirmation ultime de celle-ci et menace constante de sa destruction. La Frontière recommence éternellement à Los Angeles.

26. Joan Didion, *Slouching towards Bethlehem*, 14th pr (New York, NY: Farrar, Straus and Giroux, 1968). "La Californie est un endroit où se conjuguent, en un point d'inconfortable suspension, la mentalité du boom et un sens de la perte tchékhovien ; où l'esprit est troublé par un soupçon profondément enfoui mais inextinguible : qu'il faudrait mieux que ça marche ici, parce qu'ici, sous cet immense ciel délavé, c'est l'endroit où nous arrivons à court de continent." [Traduction libre]

Chapitre 2

La grille et le territoire

Au commencement était le territoire

Los Angeles s'étend sur une vaste plaine alluviale entre Santa Monica à l'Ouest et San Bernardino à l'Est, et de Santa Barbara au nord-ouest à Irvine au sud-est sur plus de 150 kilomètres sur chaque axe¹. Des chaînes de montagnes culminant à plus de 3 000 mètres l'entourent et la séparent du désert de Mojave ; à l'Est s'étend l'océan Pacifique sur une côte de 120 kilomètres, de Malibu à Long Beach. Les vents marins pénètrent peu dans la plaine. L'obstacle constitué par les montagnes associé au climat sec en ensoleillé ne conviennent pas à la dispersion des polluants dans l'atmosphère. Déjà en 1542, les premiers explorateurs espagnols avaient baptisé la région la « Baie des Fumées » (*Baia de los Fumos*) à cause de l'importante fumée qui y sévissait². Aujourd'hui, Los Angeles est toujours célèbre pour son *smog*, contraction entre *smoke* (fumée) et *fog* (brouillard), qui s'est amplifié avec l'utilisation généralisée de la voiture individuelle.

1. Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles: le mythe américain inachevé* (Paris: CNRS, 1997), p.20.

2. Henry R. Wagner, Juan Rodriguez Cabrillo, *Discovery of the Coast of California*, San Francisco, California Historical Society, 1941 pp 46-47, cité par Ghorra-Gobin, p.23.

Les Espagnols fondent le *Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Angeles de Porciúncula* en 1781 sur les principes de la Loi des Indes. Le *pueblo* (village en espagnol³) est fondé dans la plaine, le long du *Camino Real* qui relie les 21 missions espagnoles, et au bord de la rivière de Los Angeles, à 30 kilomètres de l'océan Pacifique. Les plaines littorales, les rives des cours d'eau et les vallées sont rapidement occupées par de grandes propriétés foncières espagnoles, les *ranchos*.

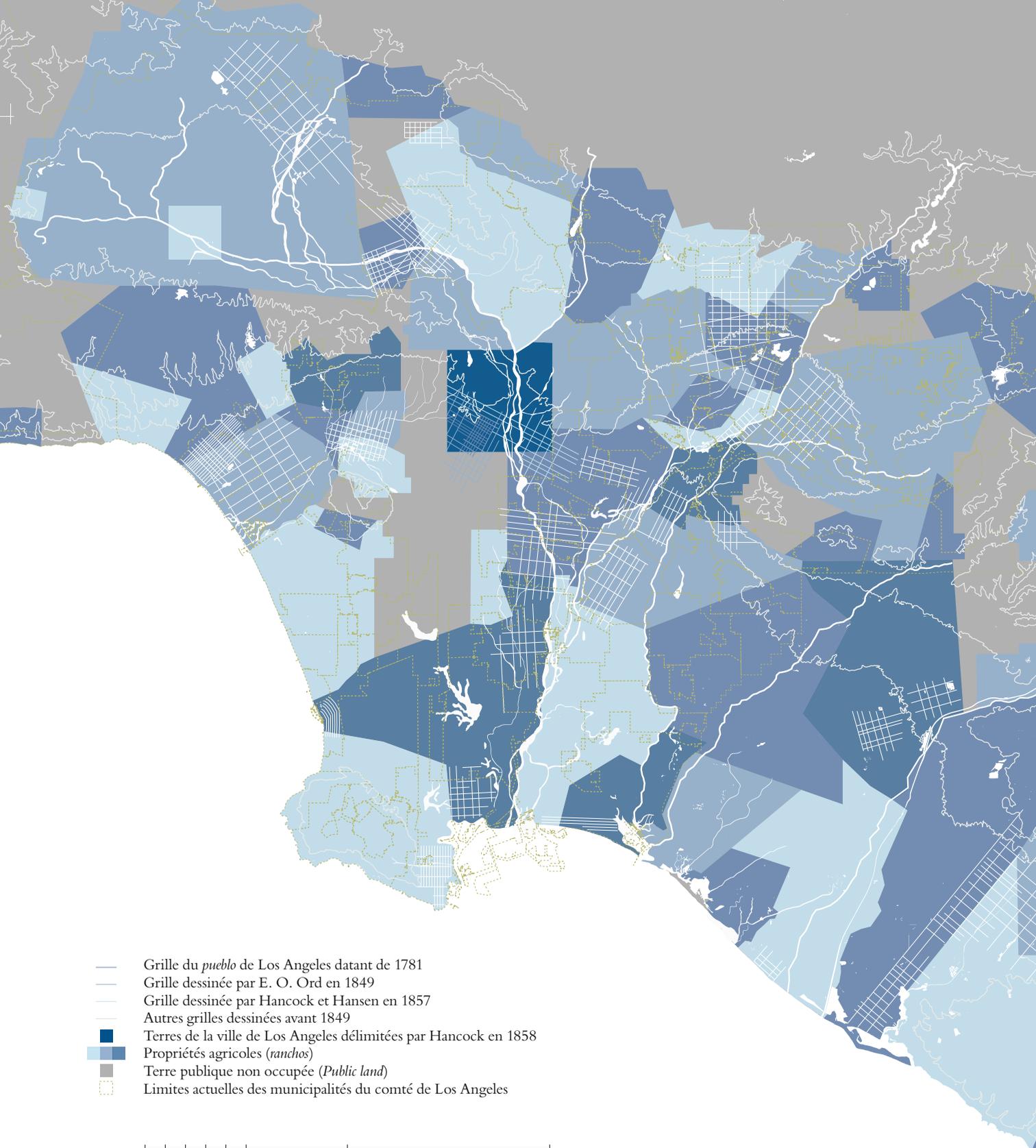
L'implantation de grilles agricoles

Lorsque la Frontière atteint la côte Pacifique vers 1850, le territoire qui correspond à Los Angeles aujourd'hui est donc déjà habité : des agriculteurs espagnols venus du Mexique se sont installés dans la région dès 1769 avant de fonder le *pueblo* en 1781. La Californie était à l'époque espagnole ; le Mexique devient indépendant en 1821 et l'annexe ensuite en 1822. Enfin, un tiers du territoire mexicain dont la Californie est annexé aux États-Unis à la suite de la guerre américano-mexicaine entre 1848 et 1850. Les Américains prennent alors possession de la région et l'intègrent dans leur système fédéral de gestion du territoire : Los Angeles telle qu'on la connaît aujourd'hui a été fondée en 1850⁴.

Les *ranchos* espagnols puis mexicains étaient installés autour de centralités concentrant l'habitat, des grilles coloniales dont la position et l'orientation étaient déterminés par la topographie, les cours d'eau ou le littoral. Ces grilles aux dimensions similaires à celles du *pueblo* étaient des regroupements de fermes au sein

3. La colonisation espagnole sur le territoire américain prend trois formes selon la visée de son installation : militaire (*presidio*), religieuse (*mission*) ou civile (*pueblo*) pour le commerce et l'agriculture, dans ce cas le *pueblo* était alors souvent lié à des exploitations agricoles environnantes (*ranchos*). Pour plus d'informations : John William Reps, *Town planning in frontier America* (Columbia, Mo: University of Missouri Press, 1969).

4. Reps, p.24. op.cit.



- Grille du *pueblo* de Los Angeles datant de 1781
- Grille dessinée par E. O. Ord en 1849
- Grille dessinée par Hancock et Hansen en 1857
- Autres grilles dessinées avant 1849
- Terres de la ville de Los Angeles délimitées par Hancock en 1858
- Propriétés agricoles (*ranchos*)
- Terre publique non occupée (*Public land*)
- - - Limites actuelles des municipalités du comté de Los Angeles

0 1 2 5 10 20 miles

0 1 2 5 10 20 30 kilomètres



des immenses exploitations. Le *pueblo* correspond au quartier appelé actuellement *Downtown Los Angeles* (DTLA) tandis que les *ranchos* correspondent souvent aux limites des quartiers et municipalités actuelles. Certains noms comme Santa Monica et San Vicente étaient des noms de ces domaines espagnols puis mexicains, d'autres comme Sepúlveda ou Pico étaient des noms de riches familles de propriétaires qui les possédaient.

Cette dispersion explique la fragmentation actuelle de la ville et son incapacité à avoir un centre. Elle est née de terrains reliés les uns aux autres, ponctués eux-mêmes de centralités ; non pas d'un regroupement de villes donc mais de celui d'anciennes exploitations agricoles. L'arrivée des Américains en 1850 va s'accompagner de la « mise à carreau⁵ » du territoire, véritable colonialisme territorial qui va marquer durablement le paysage de Los Angeles.

Le recensement

La première grille américaine va être dessinée par l'armée américaine en 1849, en prenant pour base le tracé du *pueblo* mexicain. Cette grille du Lieutenant E. O. Ord est aujourd'hui celle qui structure le quartier du *downtown* de Los Angeles. Le *Homestead Act* entre en vigueur en 1851 en Californie. La ville de Los Angeles va ensuite engager Henry Hancock et George Hansen en 1853 pour délimiter la ville et la diviser en parcelles de 35 acres pour la vente. Une deuxième grille visible encore aujourd'hui sera dessinée en 1857, ainsi que les limites officielles de la ville en 1858 : un carré de 5 miles soit 8 kilomètres de côté.

En parallèle, le gouvernement fédéral instaure la loi foncière (*Land Act*) de 1851 qui rend obligatoire le recensement de toutes

5. André Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », juin 2001, p.66.

les terres, et engage Henry Washington en 1852 pour effectuer un recensement territorial de la Californie du Sud sur la base de la grille de Jefferson.

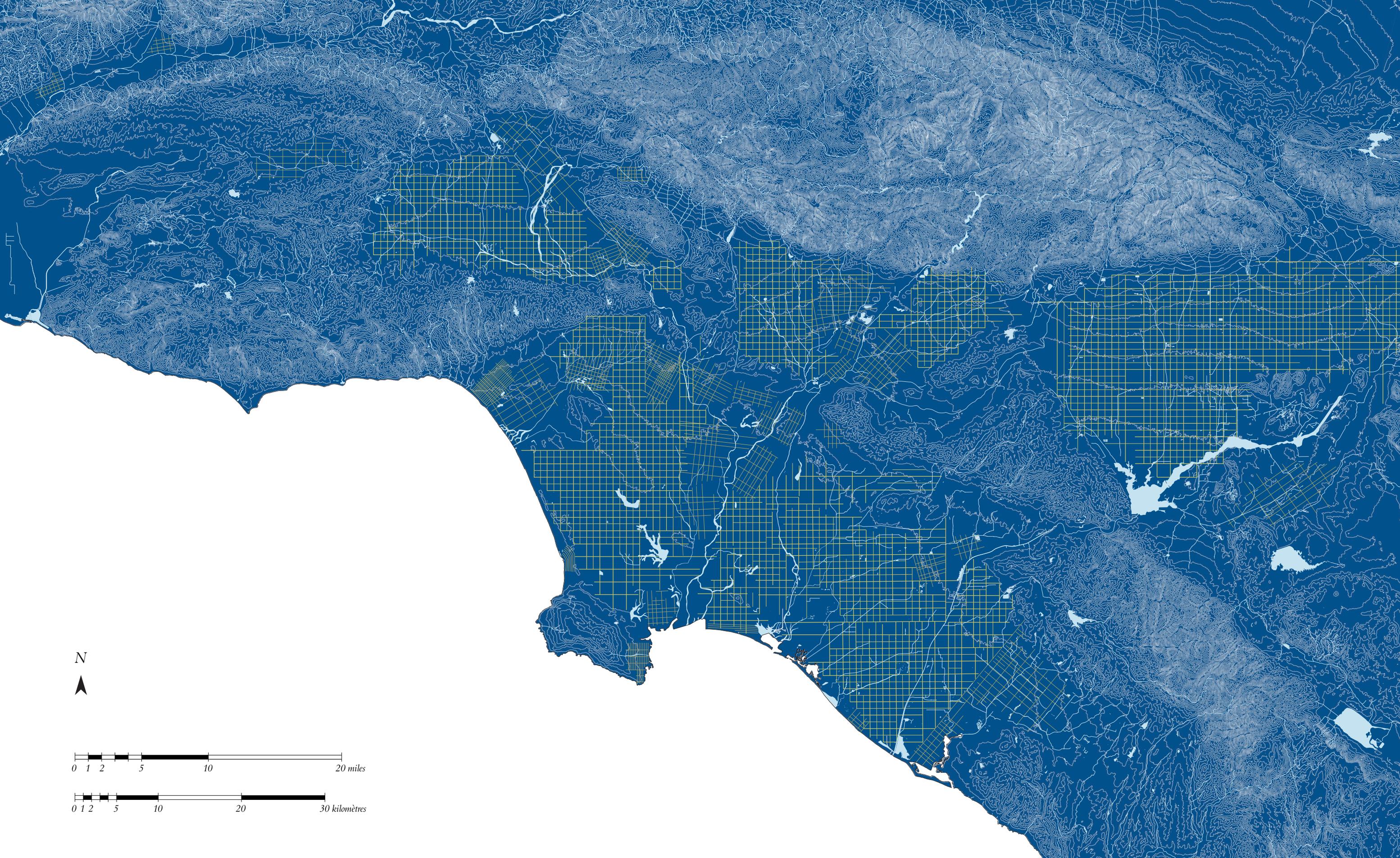
« La mutation la plus importante que connut Los Angeles, que ce soit sur le plan économique, social ou politique, fut liée à l'instauration de la loi foncière (*Land Act*) de 1851 (...). De l'inscription d'une parcelle de terrain au cadastre découlait le principe de la perception de l'impôt foncier (*Property tax*), un principe que les Américains ont mis en œuvre au fur et à mesure de l'appropriation de nouveaux territoires. Or, comme la majorité des grands propriétaires fonciers hispanophones ne possédaient pas d'argent liquide, elle se vit contrainte de céder ses domaines aux nouveaux venus, souvent pour un prix dérisoire⁶. »

Les *rancheros* sont expropriés, le PLSS (*Public Land Survey System*) entre en vigueur et la grille s'impose progressivement, d'une part dans les anciens ranchos, où elle est confrontée aux installations existantes, de l'autre dans une plaine alors vide qualifiée de *Public land* : des terres inexploitées vendues par l'État.

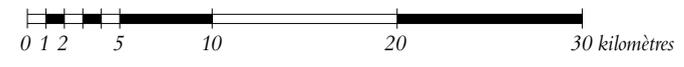
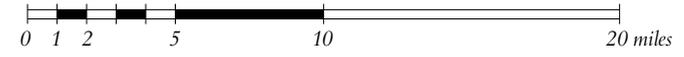
6. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.34. op. cit.

La grille colonise la plaine

- Grilles établies avant 1850
- Grille de Jefferson (*Public Land Survey System*) établie vers 1850
- Subdivisions de la grille de Jefferson



N



Quelles grilles ?

Il y a d'abord celle régularisée du *pueblo*, alors une petite ville avant-poste de la Frontière (*Frontier town*) d'entre 2 000 et 4 000 habitants qui bénéficie du statut de municipalité au sein du nouvel État Californien.

Foyer historique de la métropole actuelle, unique grille qui connu un développement vertical, l'actuel *downtown* était dès sa création tel qu'il a toujours été ensuite : un cas particulier à Los Angeles. Son histoire est proche de celle de n'importe quel centre-ville américain, mais dans notre histoire, c'est une exception. La largeur de ses rues, la hauteur de ses bâtiments et son importante population en ont toujours fait un pôle plus dense que le reste du territoire, mais il n'est pas perçu comme un centre.

Cette grille est la première à être le support d'un réseau d'alimentation énergétique moderne. L'électricité arrive dans la région dès 1882 après son invention par Thomas Edison en 1879. L'ancien *pueblo* qui est à l'époque la partie la plus peuplée s'équipe de l'électricité pour tous en 1916.

Ancien *pueblo* de Los Angeles vu du ciel en 1887, au bord de la Los Angeles River

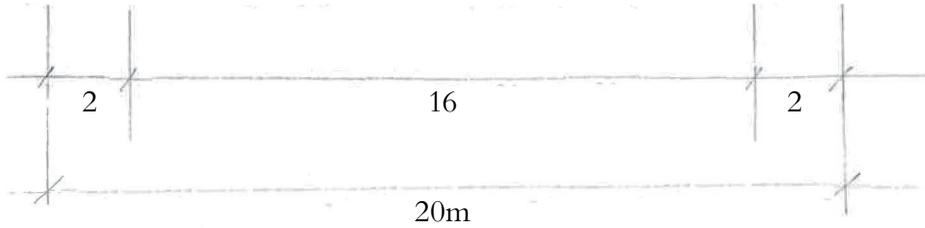
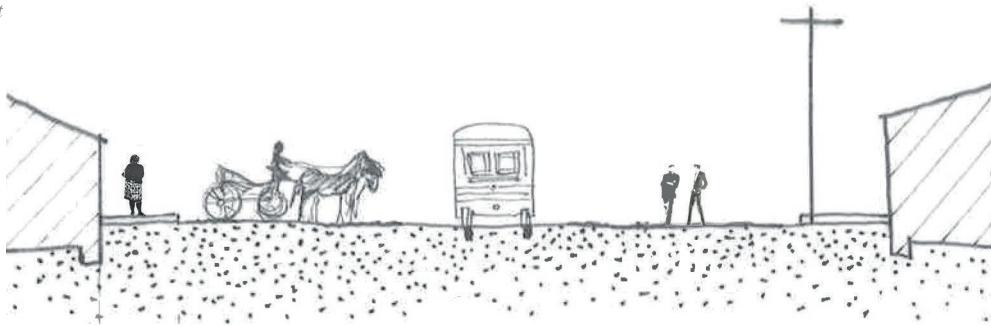


Histoire d'une grille



Coupe schématique d'une rue majeure de la grille du *pueblo* à la fin du XIX^{ème} siècle, échelle 1:200

La rue principale de Los Angeles en 1874, vue en direction du Sud, actuelle *Main Street*



Les lignes sont montées sur des poteaux de 6 à 8 mètres : c'est le premier attribut urbain de Los Angeles, annonçant une nouvelle échelle. Notons qu'encore aujourd'hui la plupart des lignes électriques sont aériennes, très peu sont enterrées, notamment à cause de l'important coût de travaux d'une telle ampleur. Cette grille s'équipe également des premiers tramways électriques dès la fin des années 1880 pour remplacer les véhicules tractés par des chevaux sur les rails.

La grille de Jefferson à une toute autre échelle s'étend dans le reste du territoire, qui est toujours à l'époque essentiellement rural : Los Angeles est une petite ville entourée de champs. Les routes fournissent des accès à des zones encore vides, conservant un caractère abstrait. Par exemple, l'immense région qui correspond aujourd'hui à South Central, futur regroupement de quartiers entre ceux de Wilshire et Compton, n'est pas encore cultivée. Qualifiée de territoire public (*Public land*) c'est un vide entre les anciens *ranchos*, où le PLSS s'impose aussi brutalement qu'il s'est imposé dans les grands espaces ruraux depuis le Midwest. Au centre géographique actuel du Grand Los Angeles, cette plaine immense sans qualités que personne ne revendiquait jusqu'alors vient constituer un liant, comme une « colle⁷ » entre les grilles de fondation qui correspondent aux centralités des anciens *ranchos*.

La vallée de San Fernando, 1875, vue en direction du Sud-Est

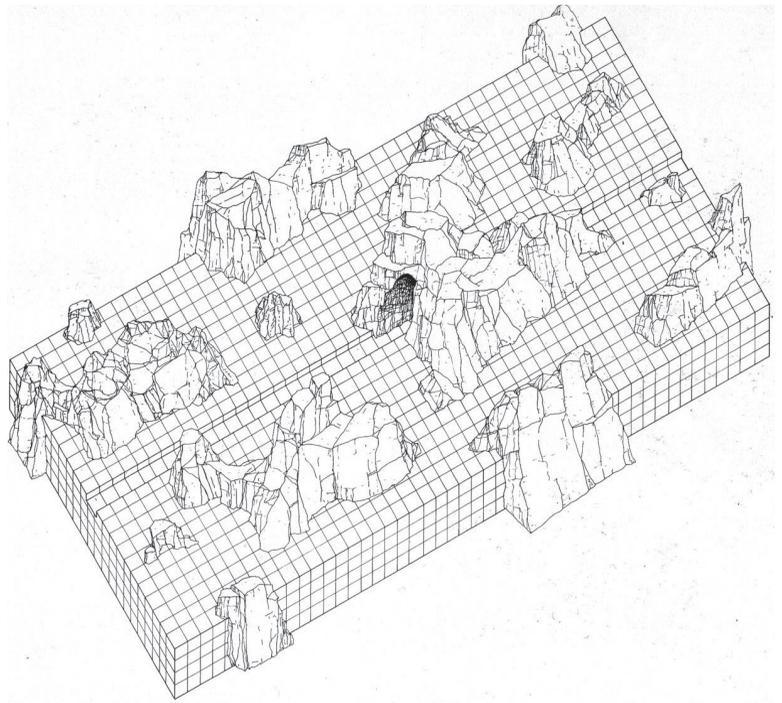


7. Mario Gandelsonas, *X-urbanism: architecture and the American city*, 1st ed (New York: Princeton Architectural Press, 1999), p.101.



Dessin de la grille de Jefferson à Los Angeles, Mario Gandelsonas, 1999

Dessin de Hans Dieter Schaal,
la grille interrompue par le relief



C'est une grille d'arrière-plan à l'origine, comme l'illustre le dessin de Mario Gandelsonas ci-contre. Il n'y eut pas de travaux d'aplanissement du sol pour imposer la grille à Los Angeles puisqu'elle s'étend dans la plaine : le peu de relief est si abrupt qu'il en est resté intouché. Le dessin de Hans Dieter Schaal ci-dessus illustre la violence du rapport entre la nature du territoire existant (en l'occurrence ici, la dureté de la topographie) et la grille qui se répand telle un fleuve dans son lit.

De l'autre côté du pays, l'île de Mannahatta devenue depuis Manhattan à New York était elle une ville de collines qui fut quasiment entièrement aplanie pour y étendre la grille de 1811.

Or les dimensions de l'île sont d'environ 3 kilomètres sur 20 (la surface totale est de 58,8 km²) et la colline la plus haute culminait à 82 mètres. À titre de comparaison, le vide qui s'étend des collines de San Gabriel à l'océan couvre une surface d'environ 1 302 km² soit 22 fois Manhattan, et la colline la plus haute à Los Angeles s'élève à 948 mètres. L'arrivée de la grille y est donc radicalement différente et la comparaison risquée.

Les premières utilisations de la grille sont strictement liées au contexte rural : les courses sportives (en voiture à chevaux, à cheval ou à vélo) et autres expéditions de divertissement usent de la grille comme support pour les loisirs. Sur la photo ci-dessous, on constate les multiples occupations de cet espace alors

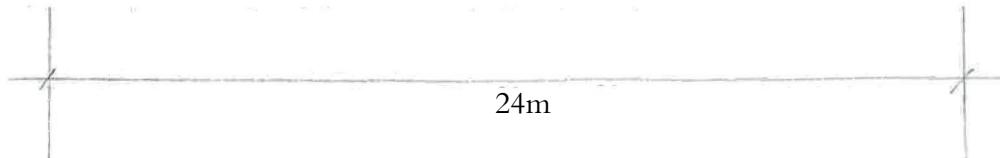
Cyclistes sur Western Avenue, 1895,
vue en direction du Nord





Coupe schématique d'une rue majeure
de la grille de Jefferson à la fin du XIX^{ème}
siècle, échelle 1:200

Cyclistes sur Pico Avenue, 1895,
vue en direction de l'Est



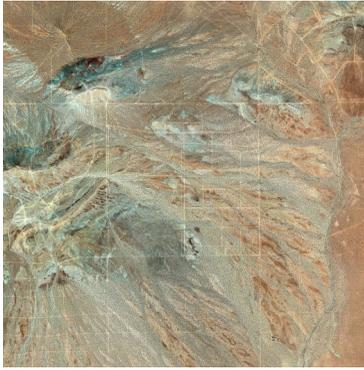


Image satellite de California City, Californie, sur laquelle on lit clairement les lignes du PLSS

vide. Si certains pédalent, d'autres sont arrêtés ou marchent. Plusieurs présences différenciées sont possibles. C'est une première tentative de contrôle et de gestion du territoire, à une telle échelle qu'elle n'est pas concevable. La grille de Jefferson ne peut pas faire « paysage » de la même manière que dans le *pueblo*, mais plutôt comme dans les Grandes Plaines : c'est la grille du vide. Cette maille est composée de doubles lignes tracées dans la terre, simplement aplanies pour constituer des saillies d'environ 25 mètres de large entourées de talus qui séparent les champs les uns des autres.



Photographie extraite de la série « Utopia Incomplete » de Chang Kim, 2016

Les collines de Baldwin au sud-ouest du pueblo, les collines de Santa Monica au nord, et Palos Verdes sur la péninsule au sud sont bien des limites naturelles qui s'imposent à la grille, au même titre que l'océan Pacifique. Seulement, les distances sont si grandes qu'elles ne sont pas perceptibles comme des limites. Même depuis le célèbre belvédère du Griffith Park à 346 mètres d'altitude au-dessus de la grille, il est impossible de percevoir les collines de Palos Verdes ou le port sur le littoral sud, qui se trouvent à environ 37 kilomètres soit à la limite de la perception par l'œil humain, sachant que la limite d'une vision unitaire est de 3 kilomètres : au-delà, on ne perçoit que des aplats de couleurs. Par beau temps seulement, on peut voir l'océan ; la grille est une nappe qui se dissout à l'horizon, l'œil ne peut pas s'y arrêter.

Elle est donc perçue comme infinie, au même titre par exemple que California City, cette ville dessinée et tracée en 1958 sur 330 km² pour accueillir les vagues migratoires qui se pressaient en Californie mais qui ne rencontra jamais sa destinée et concentre aujourd'hui quelques 14 000 habitants.

L'arrivée du train

Rien ne destinait alors ce territoire principalement agricole à devenir la métropole qu'elle est aujourd'hui. C'est l'arrivée du train qui va bouleverser le destin de la grille, et en faire en quelques dizaines d'années une grille industrielle.

À l'échelle des États-Unis d'abord, une ligne stratégique va venir transformer le statut du territoire. Los Angeles ne disposait comme port que de Santa Monica, qui n'était qu'une petite structure dépourvue des caractéristiques physiques adéquates. En 1869, le port de San Pedro est relié à la ville par la Los Angeles & San Pedro Railroad pour le transport de fret entre le port et la ville : Los Angeles devient alors potentiellement un point commercial stratégique. Lorsque la compagnie continentale de chemin de fer de la Southern Pacific Railroad décide de construire une ligne reliant San Francisco à Fort Yuma dans l'Arizona et menace de filer tout droit à travers le désert sans desservir Los Angeles, les autorités de la ville négocient pour la détourner et en bénéficier. La Los Angeles & San Pedro Railroad est rachetée par la Southern Pacific en 1873 en échange de la desserte de la ville par le rail. Le train transcontinental relie Los Angeles à San Francisco et au reste du continent en 1876 et lance déjà le boom démographique et économique des années 1880. Dix ans plus tard, la Santa Fe Railroad Company connecte également cette portion au reste des États-Unis et notamment à la côte Est par le Sud cette fois. Du fait de la concurrence entre la Santa Fe Railroad Company et la Southern Pacific Railroad, les prix descendent brutalement et en 1887, le trajet du Midwest à Los Angeles ne coûte qu'un dollar⁸. Des dizaines de milliers de personnes venues de tout le continent se précipitent vers la Californie du Sud, qui connaît une véritable ruée surnommée

8. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.72. op. cit.

Sick Rush en référence au *Gold Rush* que connut San Francisco dans les années 1840. La ville connaît un essor sans précédent. Le port de San Pedro est officiellement choisi pour être le port de Los Angeles en 1890. Les agrumes sont produits à une plus grande échelle car ils peuvent désormais se vendre dans l'ensemble du pays⁹. En 1900, on plante cinq fois plus d'orangers et dix-huit fois plus de citronniers qu'en 1890¹⁰ : la production agricole devient progressivement industrielle.

À l'échelle régionale, l'arrivée du train transcontinental permet de renforcer le réseau. Quelques premières lignes de train sont construites pour relier le centre de Los Angeles aux grandes communes les plus proches : Anaheim et San Fernando en 1874, Santa Monica et San Bernardino en 1875. Les entreprises de transport obtiennent en 1870 l'autorisation de poser des rails au milieu des rues, en contrepartie d'une réglementation de leurs tarifs, de leurs horaires et de normes de sécurité. Le train habite désormais la grille lorsqu'il y passe. À l'échelle locale enfin, des tramways circulent dans les centres urbains depuis 1887. Henry Huntington, magnat de l'immobilier et du chemin de fer, consolide en 1901 de nombreux petits chemins de fer pour constituer le Pacific Electric Railway qui vient concurrencer la Southern Pacific. Alors que certains trains de fret étaient empruntés dès 1870 pour les loisirs, comme pour aller passer des fins de semaines prolongées à la station balnéaire de Santa Monica, le transport exclusif de personnes commence à devenir commun. Entre 1900 et 1910, la longueur de son réseau passe de 960 kilomètres à plus de 1 600 kilomètres¹¹. Le train permet désormais de se déplacer de l'ancien *pueblo* à Hollywood, Playa

9. Christian Lefèvre, « Où les tramways font la ville. Los Angeles », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21 (1984): 85-105, p.88.

10. Carey McWilliams, *Southern California: an island on the land* (Santa Barbara [Calif.]: Peregrine Smith, 1946), p.210.

11. Lefèvre, « Où les tramways font la ville. Los Angeles », p.92. op. cit.

Del Rey, Redondo Beach, Richefield, Pasadena, Pomona, Ontario. La Pacific Electric Railway bouleverse le mode de vie des Angelenos en faisant de leur territoire une région unie. Le temps est comprimé : il ne faut plus deux jours mais quelques heures pour aller du centre à Santa Monica.

La Southern Pacific rachète en 1911 toutes les compagnies de Huntington (sauf les *Yellow Cars*, le tramway qui dessert l'ancien *pueblo*), et fusionne toutes ces compagnies dans la Pacific Electric Railway dont on surnomme les tramways les *Red Cars*. La Pacific Electric devient le plus grand exploitant de chemin de fer électrifié interurbain au monde : le réseau couvrait alors l'entièreté du sud de la Californie avec 2 000 kilomètres de voies desservant cinquante-six communautés suburbaines¹². Ce réseau suit occasionnellement la grille car son rôle à l'époque est de relier au plus court des points urbanisés issus des anciens *ranchos* et les ports, puis les plages. La grille n'est pas encore une condition du territoire.

Embrasser la plaine

Le train est profondément relié à la spéculation foncière¹³. D'une part, les propriétaires fonciers subventionnent les grosses compagnies de transport comme la Pacific Electric pour qu'elles desservent leurs terres, d'autre part les compagnies de transport achètent elles-mêmes les terres et les desservent¹⁴. En effet, Henry Huntington assura conjointement le développement de la Pacific Electric et de la Pacific Electric Land Company ; cette dernière proposait de nouveaux programmes immobiliers en fonction de l'avancée des lignes du rail.

12. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.73. op. cit.

13. James Howard Kunstler, *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, 1. ed, A Touchstone Book (New York: Simon & Schuster, 1994).

14. Lefèvre, « Où les tramways font la ville. Los Angeles », p.88. op. cit.

« En fait, les lignes ferrées doivent précéder la procession des colons. Il ne faut pas qu'une ligne attende qu'on la réclame. Elle doit anticiper la croissance des "colonies" et être là quand les bâtisseurs arrivent – ou il est fort probable qu'ils ne viendront pas du tout et qu'ils iront ailleurs, là où la voirie existe déjà¹⁵. »

Les transports arrivent d'abord, et les habitants ensuite. La construction du réseau de train est une opération privée purement économique et sert les bénéficiaires fonciers. La grille se densifie une fois seulement qu'elle est desservie par le rail. Avec l'installation des lignes de train et de tramway, beaucoup de zones agricoles furent ainsi réaffectées en zones résidentielles, subdivisées en lots et revendus par les promoteurs immobiliers. Les nouveaux résidents s'installent jusqu'à 25 kilomètres des stations les plus proches¹⁶.

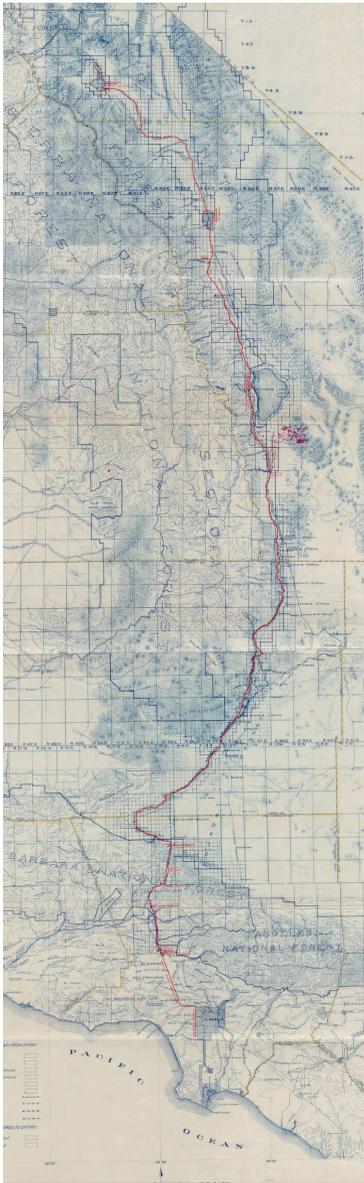
« Cette ville peut s'étendre dans toutes les directions, aussi loin qu'on le désire. Elle s'ouvre sur le Pacifique, l'océan du futur. L'Europe peut combler ses propres désirs. Nous pouvons combler ceux de l'Asie. Il n'y a rien qui ne puisse se faire et peu de choses qui ne puissent pousser en Californie du Sud¹⁷. »

La frontière est mince entre l'immensité de ce réseau industriel et l'imaginaire de l'infini. Los Angeles est désormais parfaitement desservie à l'échelle nationale, régionale et urbaine. C'est une ville isotrope, reconnue sans limite concevable. Si San Francisco par exemple présente un relief très fort auquel s'impose la grille, ce qui donne lieu à différents horizons plus différents

15. Henry Huntington, 1904, cité par Lefèvre, p.88. op. cit.

16. Reyner Banham, *Los Angeles* (Paris: Parenthèses, 2008). Publication originale sous le titre *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Harper & Row, New York, 1971.

17. Henry Huntington, cité par McWilliams, *Southern California.*, pp.133-134. op. cit.



Carte topographique de l'aqueduc de Los Angeles (en rouge) et des contés adjacents (en jaune) en 1908, échelle approximative 1 : 3 000 000

et surprenants les uns que les autres¹⁸, Los Angeles s'étend elle dans une étendue plane sans aucune obstruction verticale de l'horizon autre que les poteaux électriques et ceux du réseau de trains. Cette plaine tout étalée, extravertie, retournée vers le ciel, est comme une immense fouille à ciel ouvert dans laquelle il est impossible de s'enfoncer. Le train profite de ce faible relief et constitue un réseau unificateur que la grille n'avait jusqu'alors pas réussi à opérer.

La frénésie des investissements financiers de Huntington n'est pas isolée. Los Angeles devient définitivement la terre de tous les possibles avec la découverte de pétrole par Edward Doheny en 1892 qui oriente également le tracé des nouvelles lignes. Le raffinage se fait principalement sur le littoral, et l'exploitation industrielle du sol va alimenter le développement portuaire. La construction de la digue pour le port en eau profonde de San Pedro/Wilmington financé par le gouvernement fédéral commence en 1899 et s'achève en 1914, année de l'ouverture du canal de Panama dont il bénéficiera largement.

« À l'intérieur de la digue s'est développé depuis lors un immense complexe d'îles et de bassins, qui constituent aujourd'hui le plus grand port artificiel du monde¹⁹. »

À la même époque, en 1904, l'ingénieur William Mulholland suggère d'augmenter l'approvisionnement en eau de la ville en allant la chercher dans la vallée Owens à 350 kilomètres au nord de Los Angeles. La proposition est votée par la municipalité en 1907 et l'aqueduc long de 340 kilomètres fut achevé en 1913, en faisant le plus long du monde à l'époque. Mulholland

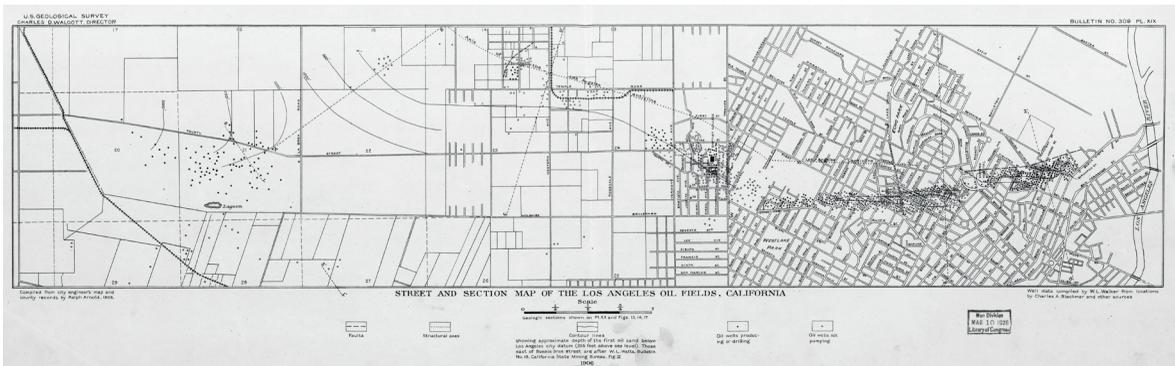
18. Bruno Queysanne et Catherine Maumi, « La grille sur les collines : le cas de San Francisco (I) », Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 1989.

19. Banham, *Los Angeles*. op. cit.



Boulevard traversant le champ pétrolifère de Signal Hill, 1937

Carte des champs pétrolifères de Los Angeles en 1906, à droite la première grille du *pueblo*, à gauche, la grille de Jefferson



résume très bien la tendance à l'exploitation massive de l'époque avec la célèbre formule déclarée lors de l'inauguration : « It's here, take it²⁰ ». L'approvisionnement abondant en eau va alimenter la spéculation foncière, en particulier dans la vallée de San Fernando. Aujourd'hui, cet approvisionnement est complété d'une part par une structure plus efficace construite en 1970, de l'autre par deux autres aqueducs : celui de la Colorado River achevé en 1938 long de 375 kilomètres, et l'aqueduc de Californie (*California Aqueduct*) long de 715 kilomètres achevé en 1993.

Le pétrole et l'exploitation industrielle

Le pétrole défigure rapidement le paysage de la plaine. Les forages rongent le territoire et il n'est pas rare de voir des derricks dans des zones résidentielles ou à quelques mètres des plages, notamment à Long Beach ou à Venice Beach, qui sont encore aujourd'hui d'importants sites d'extraction. La grille est elle aussi transfigurée par les puits de pétrole dont l'implantation n'est régie que par la localisation des réserves naturelles d'hydrocarbures, et dont la répartition sur le territoire n'a donc

20. "C'est arrivé, servez-vous." [Traduction libre]



Champ pétrolière de Signal Hill, 1930

aucun lien avec la logique de la grille. D'autre part, le pétrole va également alimenter énergétiquement la grille et la transformer dans la durée en permettant notamment la popularisation de l'automobile.

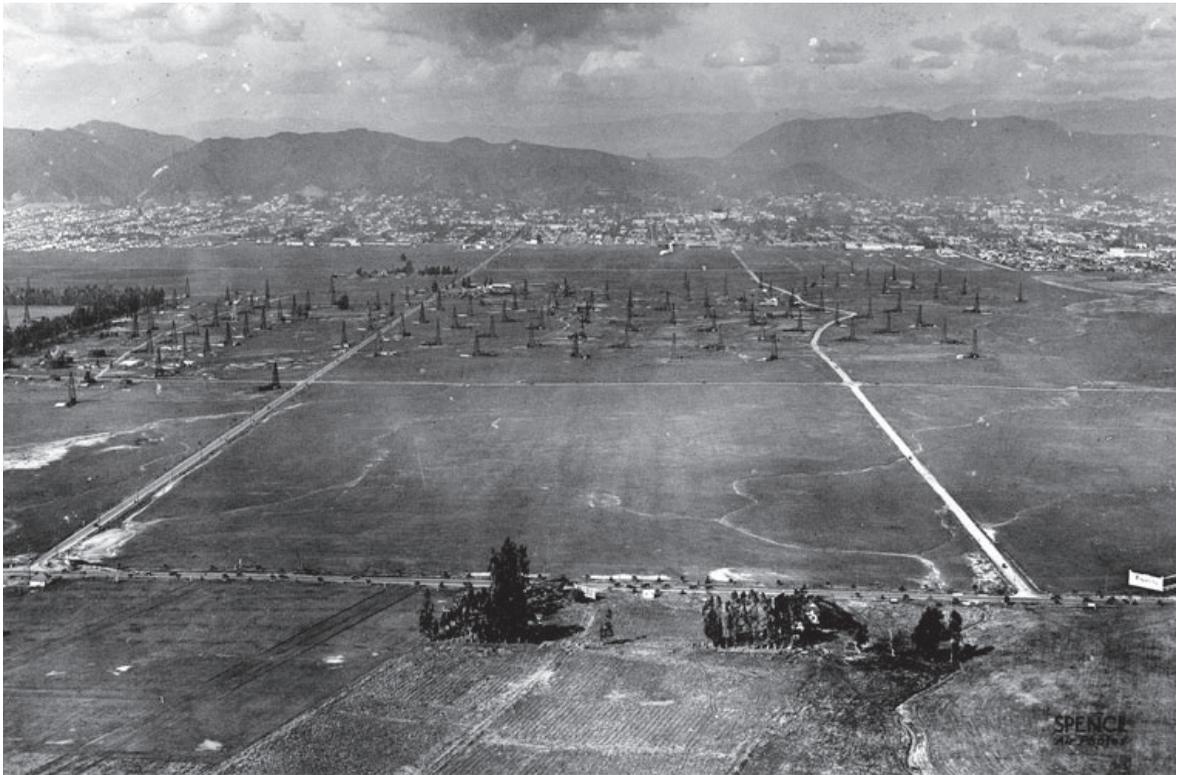
Avec le pétrole, Los Angeles atteint l'indépendance énergétique qui lui permet de se positionner comme un centre de production industrielle. Entre 1892 et 1962, plus de soixante champs de pétrole supplémentaires sont découverts²¹. La ville est rapidement surnommée « Oildorado » et en 1923, elle produit ¼ du pétrole mondial. C'est une chance pour la région qui ne possédait pas de charbon, grand carburant du XIX^{ème} siècle : les trains s'alimentent très vite au pétrole et la consommation générale de pétrole par personne en Californie est extrêmement élevée. Entre 1900 et 1910, elle passe de 3 à 28 barils par personne, alors qu'à l'échelle nationale elle se situe entre 0.5 et 2 barils par personne.

Notons que depuis 1986, la production du bassin pétrolier de Los Angeles est en baisse constante, passant de près de 100 millions de barils par an à 11 millions²². De plus, indépendamment de la décroissance de la production, l'État de Californie a décidé de ne pas renouveler les baux de forage à la suite d'un incident de déversement d'une plateforme en mer à Santa Barbara en 1969. Les chocs pétroliers des années 1970 ont confirmé cette tendance.

Le pétrole fait partie intégrante du territoire, il structure profondément son infrastructure autant que son paysage et cela même avant l'extraction de pétrole. Parmi les attractions les plus populaires à Los Angeles, les puits de goudron de La Brea (*La*

21. Frank Ruchala, *Crude City*, dans Kazys Varnelis, éd., *The Infrastructural City: Networked Ecologies in Los Angeles* (Barcelona: Actar, 2008), p.54.

22. EIA, 2018



La grille habitée par les puits de pétrole, vue en direction du Nord, 1922. Wilshire Boulevard au premier plan, La Brea Avenue à gauche, et les collines d'Hollywood à l'arrière plan

Brea Tar Pits) sont des sources de pétrole très peu profondes qui permettent de voir à la surface du sol des bassins d'asphalte, degré le plus bas d'hydrocarbure²³. Avant que les voies ne se couvrent de cette surface, la grille de Los Angeles va se densifier très rapidement et s'équiper pour accompagner ces transformations.

23. Frank Ruchala, *Crude City*, dans Varnelis, p.63. op.cit.

Le rail unifie la grille et l'industrialise

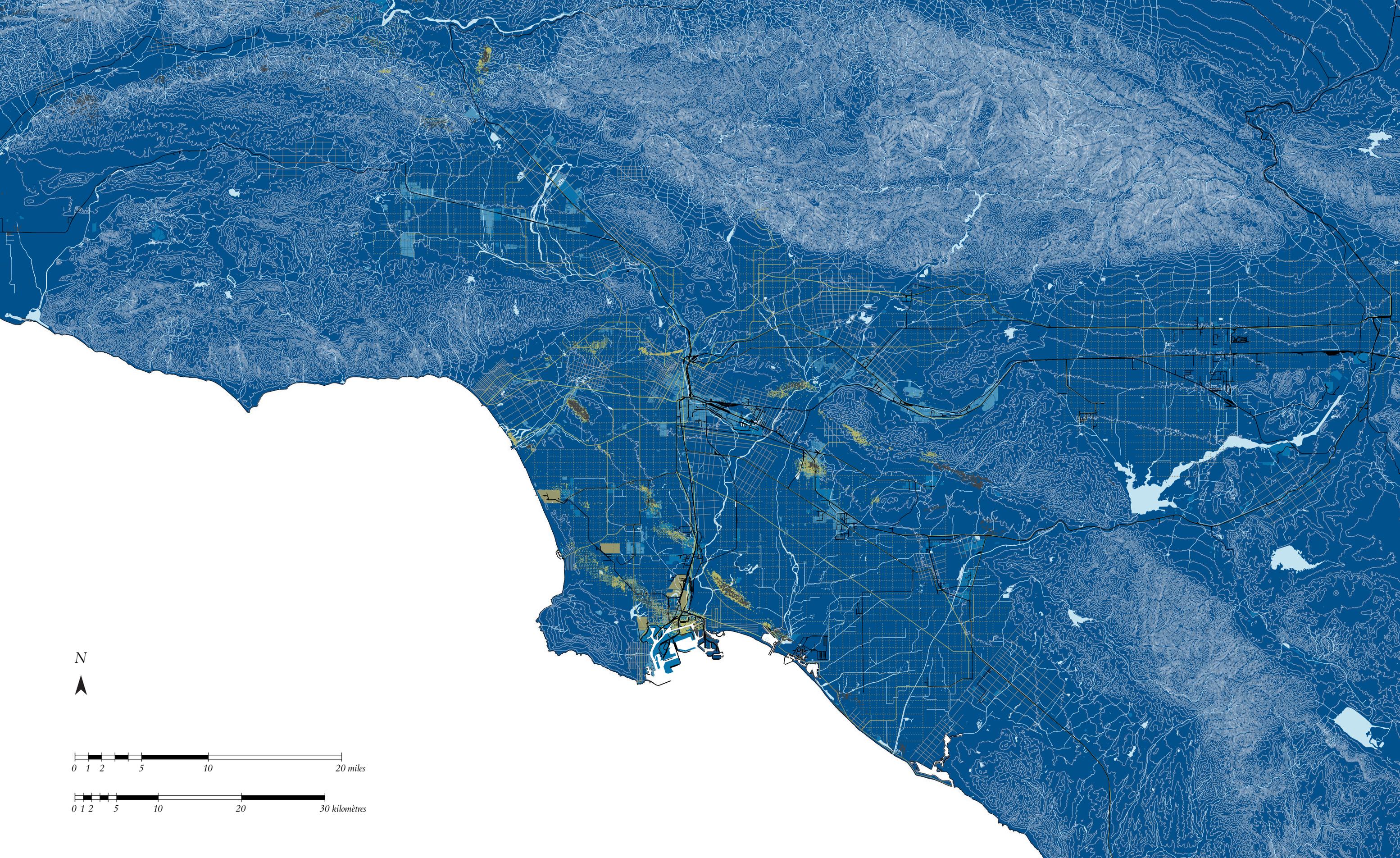
- Grilles établies avant 1850
- Grille de Jefferson (*Public Land Survey System*) établie vers 1850
- Subdivisions de la grille de Jefferson

- Voies ferrées de la *Pacific Electric Railway*:
- 1868-1876
- 1876-1887
- 1887-1910
- 1910-1920

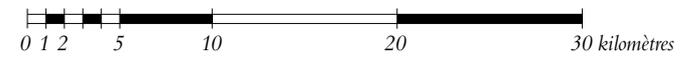
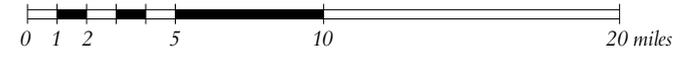
- Voies ferrées industrielles actuelles

- Puits de pétrole inactifs
- Puits de pétrole actifs

- Raffineries et stockage de pétrole, arrivées avant 1920
- Industries et manufactures lourdes
- Industries



N



Chapitre 3

Transformations



La grille est alors une toile blanche sur laquelle tout est à faire. L'échelle désormais industrielle de la ville offre de nombreuses opportunités. La grille se pare d'attributs qui accélèrent ses transformations et vont poser les conditions d'existence d'une grille urbaine.

Habiter la grille

En parallèle du développement économique de la ville et du branchement de la grille sur des réseaux industriels, Los Angeles s'étale et accueille des vagues d'arrivées massives. Si le *pueblo* n'était habité que par 650 habitants en 1820¹, en 1880 il en compte plus de 10 000. La population explose et occupe toute la plaine, on parle désormais du Grand Los Angeles. En 1930, on compte 1.3 million d'habitants dans la ville de Los Angeles. Le comté passe d'une population de 2.2 millions d'habitants à 3.5 millions entre 1920 et 1930².

C'est d'abord l'image du mythe agraire avec ces *ranchos* sur

Grille de vergers de citronniers,
East Hollywood, 1905

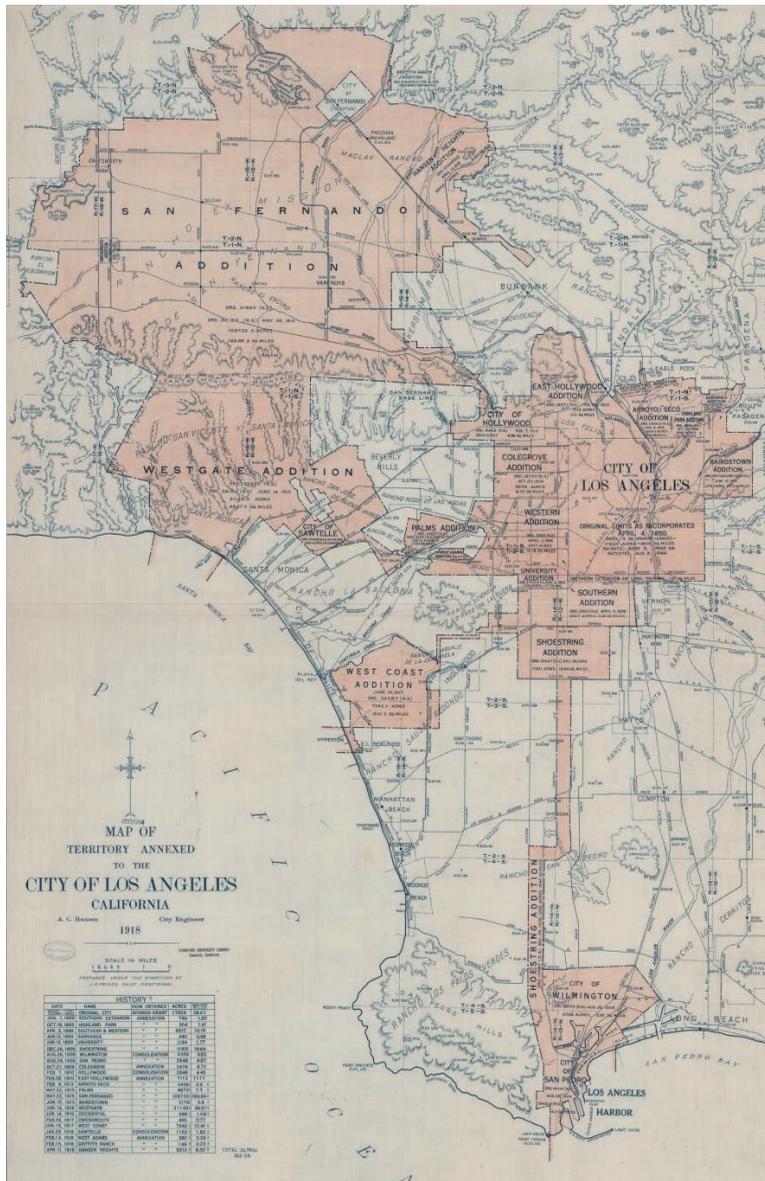
1. Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles: le mythe américain inachevé* (Paris: CNRS, 1997), p.28.

2. Christian Lefèvre, « Où les tramways font la ville. Los Angeles », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21 (1984): 85-105, p.92.

des terres toujours ensoleillées qui attirent les habitants des autres États, notamment les *Homesteaders* et autres migrants du Midwest (Illinois, Ohio, Indiana, Michigan) et du Sud (Texas, Mississippi). Des migrants en recherche de meilleures conditions climatiques pour des raisons de santé ou touristiques affluent également à partir des années 1880 ; cette image d'un paradis climatique est d'ailleurs encore très présente aujourd'hui et fait toujours la réputation de la Californie du Sud. À partir de la première Guerre Mondiale, les migrations viennent aussi alimenter les industries notamment celles de la chimie, de l'automobile, de l'aéronautique et du cinéma. Dans les années 1920, une autre vague de main d'œuvre agricole arrive des régions dévastées par le *Dust Bowl* (bassin de poussière) comme l'Oklahoma ou l'Arkansas.

La ville de Los Angeles se construit par agrégation : la municipalité annexe progressivement des communes voisines par intérêt financier. En 1906, elle décide d'annexer notamment un long couloir de 32 kilomètres surnommé le *Shoestring Corridor* (le couloir ficelle) qui la relie au port de San Pedro car la Constitution californienne l'empêche de contrôler des portions de territoires qui lui sont adjacentes. Hollywood, Los Feliz, East Hollywood sont progressivement incorporés au moment du développement de l'industrie cinématographique. La surface de la ville passe de 73 à 233 km². La construction de l'aqueduc qui traverse la vallée de San Fernando mène à son annexion en 1915, ce qui fait avec le quartier de Palms un total de 673 km². En 1932, la ville s'étend sur 1 165 km². La grille permet alors de souder en un ensemble unifié les nombreuses localités jusqu'alors autonomes³; malgré leurs tracés différenciés car issus des différents *ranchos*, les *suburbs* font dès lors partie d'une agglomération unique.

3. André Corboz, « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », juin 2001, p.68.



Los Angeles River depuis Elysian Park, en 1900 à gauche, en 1926 à droite



Il s'agit alors de remplir cette grille pour la rendre habitable par le plus grand nombre. La division systématique facilite le relevé et donc la vente du sol. Très vite, des grilles dans la grille apparaissent.

La grille rurale devient urbaine dès lors que la ligne de délimitation des propriétés est doublée pour devenir une route⁴. C'est l'une des forces les plus puissantes pour faire ou défaire un paysage : elle devient « son armature, sa charpente⁵ ». Les lignes de la grille de Jefferson (qui délimite des surfaces de 1 mile sur 1 mile) dites *section lines* sont très larges (80 pieds en moyenne soit 24 mètres) utilisées à l'origine également comme pare-feux⁶. Leur surface est simplement faite de terre aplanie à l'aide de rouleaux compresseurs. Au tournant du siècle, des trottoirs en béton sont construits pour permettre la circulation piétonne en cas de pluie. Les espaces naturels intouchés sont progressivement relégués à l'extérieur de la grille qui est maintenant domestiquée.

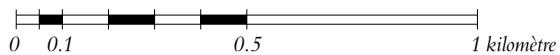
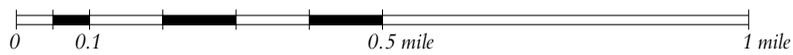
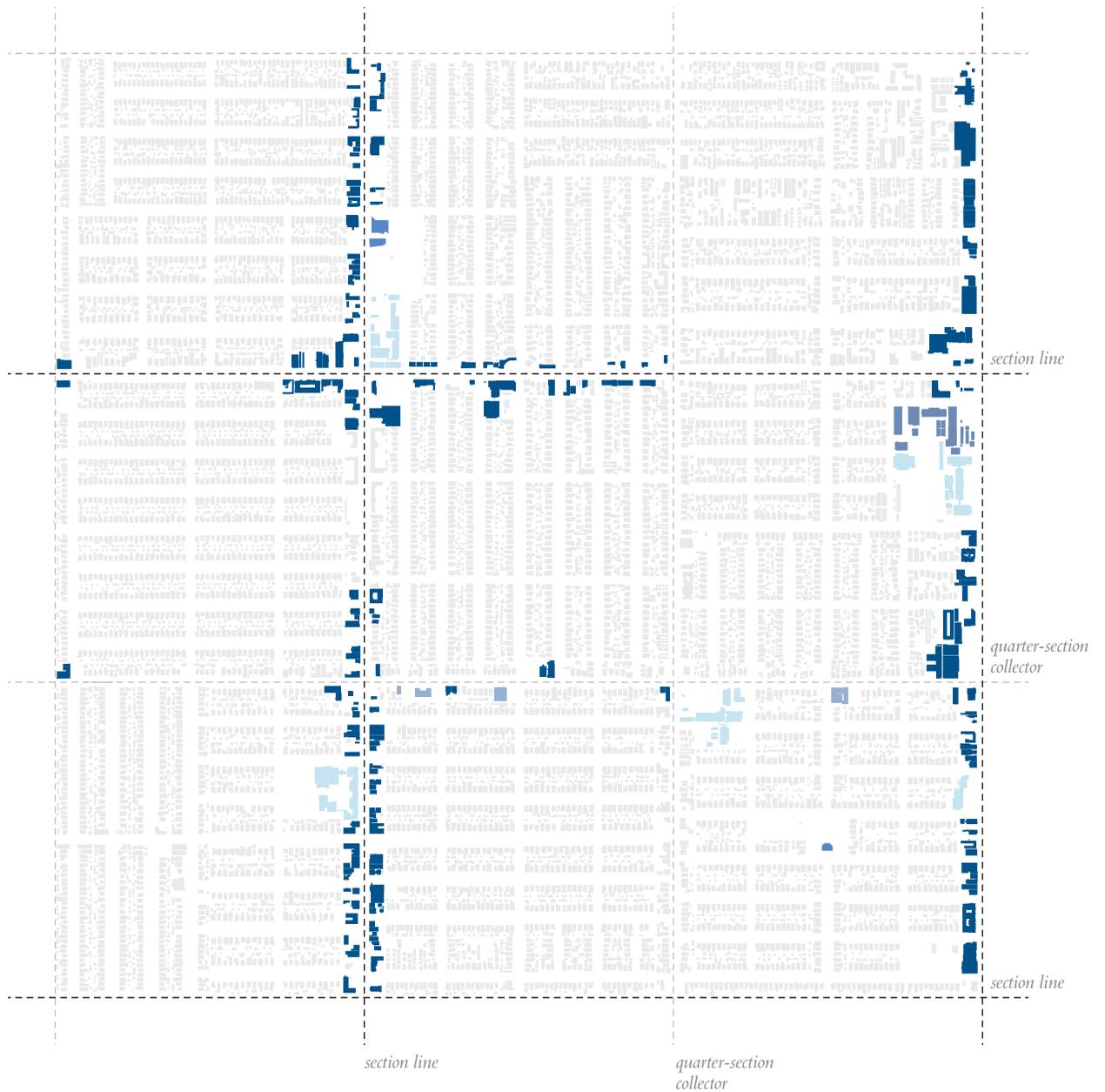
Ci-contre, diagramme illustrant le fonctionnement des grilles dans la grille

- Tissu résidentiel
- Bâtiments commerciaux
- Ecoles
- Lieux de culte
- Hôpitaux

4. Mario Gandelsonas, *X-urbanism: architecture and the American city*, 1st ed (New York: Princeton Architectural Press, 1999), p.22.

5. John Brinckerhoff Jackson et Sébastien Marot, *De la nécessité des ruines et autres sujets* (Paris: L'intenau, 2005), p.183 et 185.

6. Voir page 41.





Woodland Hills dans la vallée de San Fernando en 1924, territoire rural en cours de densification

La grille de Jefferson comporte des subdivisions tous les $\frac{1}{2}$ miles, ces lignes qui divisent les *sections* de 1 mile sur 1 mile en 4 *quarter-sections* sont nommées *quarter-section collectors* et sont plus étroites que les *section lines* (60 pieds en moyenne soit 18 mètres). À l'intérieur de ces *quarter-sections*, les rangées de maisons remplacent les rangées d'orangers et de citronniers. Les parcelles sont divisées en blocs rectangulaires réguliers, d'environ 150 à 230 mètres de long pour 60 à 75 mètres de large⁷ séparés par des rues résidentielles de largeurs similaires. Ces proportions sont très proches de celles de la grille de Manhattan dictée par *le Commissioners' Plan* de 1811, avec des parcelles de 140 à 250 mètres de long pour 60 à 80 mètres de large. Une différence majeure est cette grille territoriale de Jefferson qui s'impose en haut de la hiérarchie à Los Angeles. Ces subdivisions commencent dès l'arrivée des Américains en 1850 principalement dans l'ancien *pueblo*, et se diffusent dans l'ensemble de la ville jusqu'aux années 1930 grignotant progressivement les grandes étendues rurales de la plaine. En 1930, 90% de la grille est habitée de maisons individuelles⁸.

Au sein de ces parcelles, les *section lines* et les *collector streets* ont toujours un statut particulier par leur largeur et leur présence systématique. Encore aujourd'hui, le développement de commerces se fait dans ces rues principales, véritables *strips* qui traversent la grille en continu, tous les $\frac{1}{2}$ miles. Les exceptions, bâtiments non résidentiels qui ne sont pas développés sur ces artères mais dans les subdivisions dédiées aux maisons individuelles sont des écoles et des bibliothèques.

Ce développement en ligne le long d'une grille à l'échelle territoriale crée un objet bien particulier : une ville horizontale, dite ville de *suburbs* (banlieues) dont on questionne même le

7. Peter G. Rowe, *Making a middle landscape* (Cambridge, MIT Press, 1991), p.198.

8. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.8. op. cit.

statut urbain. Le *downtown* est souvent perçu comme un quartier parmi d'autres. Comme le décrit cet Angeleno, c'est un lieu d'agitation à éviter tant qu'on le peut :

« I grew up in Inglewood. I don't live Downtown, thank God. I go Downtown because I have to, not because I like it. Everything is spread out, you got everything in your neighborhood. Why would you go there? If I have to go Downtown, it's really just for work, or Government-related⁹. »

La grille n'a pas été le support d'un développement concentrique depuis un centre, avec le phénomène habituel de développement vertical en parallèle d'un étalement urbain horizontal. À Los Angeles, la grille est l'arrière-plan d'un développement de connexions entre plusieurs municipalités développées qui n'ont pas attendu que la ville se développe verticalement pour s'étendre sur le territoire.

Le résultat est ce que l'écrivain Aldous Huxley décrit comme des « banlieues en recherche de métropole¹⁰ » (*suburbs in search of a metropolis*). La grille agricole s'est retrouvée encerclée et remplie avant même que l'ancien *pueblo* ne devienne urbain. Comme le dit Banham, le soi-disant centre actuel de Bunker Hill est une illusion¹¹ : le Grand Los Angeles est constitué de communautés qui agissent indépendamment du centre. La ville se dissout : elle est nulle part et partout.

9. Interview personnelle de Donald, 55 ans, conducteur Uber, entre DTLA et City Terrace, novembre 2019. « J'ai grandi à Inglewood. Je ne vis plus Downtown, Dieu merci. J'y vais parce qu'il le faut, pas parce que j'aime y aller. Tout est étalé ici, on a tout ce dont on a besoin dans notre quartier. Pourquoi aller là-bas? Si je dois aller Downtown, c'est vraiment juste pour mon travail, ou pour des papiers administratifs. » [Traduction libre]

10. Aldous Huxley, *Complete essays, 1920-1925* (Chicago: I.R. Dec, 2000), p.37.

11. Reyner Banham, *Los Angeles* (Paris: Parenthèses, 2008), p.181. Publication originale sous le titre *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, 1971, op.cit.



Hollywood en 1906

Relier et uniformiser les grilles

Autour de 1900, il existe encore un très grand écart entre les campagnes agricoles et les centres urbains du Grand Los Angeles en termes de densité de population et d'équipement. L'électricité arrive progressivement sur toute la grille, et y introduit une nouvelle échelle avec des poteaux électriques de 20 à 45 mètres de haut. Aux fils électriques s'ajoutent les fils téléphoniques. Des concessions sont accordées par le conseil municipal de la ville aux promoteurs pour construire ces réseaux d'infrastructures, sur le modèle de la Southern Pacific¹². Henry Huntington est en effet allé jusqu'à intégrer la production et la distribution de l'électricité en rachetant sept firmes d'électricité dès 1902.

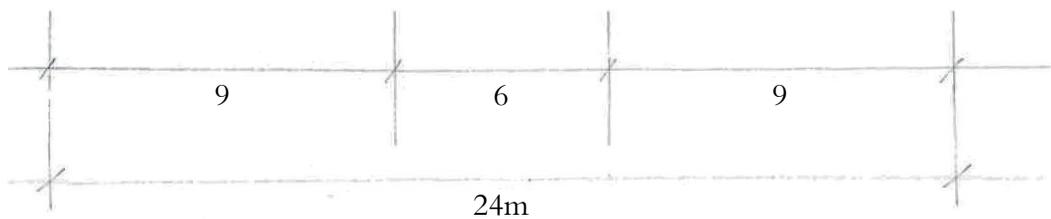
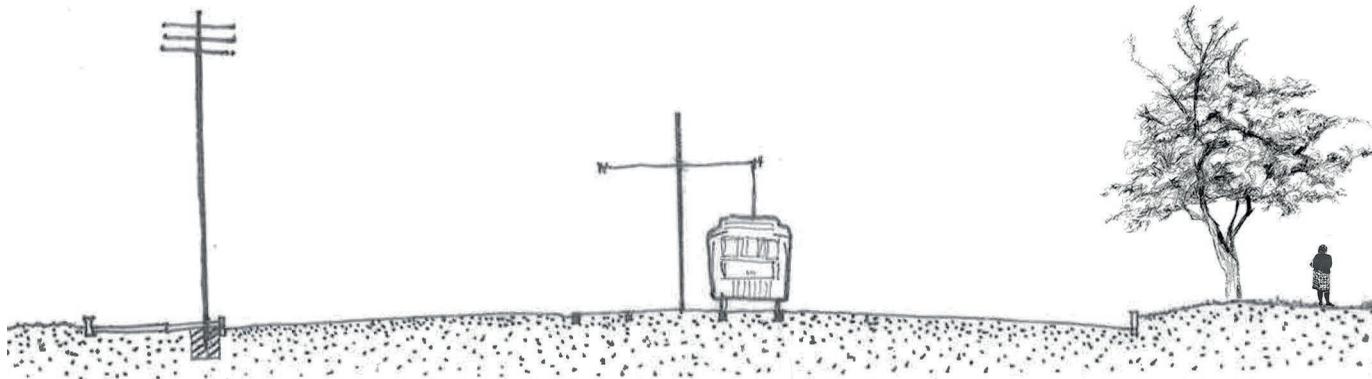
Le train est le moyen de transport le plus rapide. Les autres options sont les voitures tractées par des chevaux ou le vélo, qui est à l'époque principalement rattaché aux loisirs. Si les tracés des routes se multiplient, leurs surfaces sont toujours pour la grande majorité en terre. Jusqu'au XX^{ème} siècle, les rues devaient surtout convenir à la circulation des chevaux et permettre un drainage adéquat.

12. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.77. op. cit.



Coupe schématique d'une rue majeure de la grille de Jefferson dans les années 1900, échelle 1:200.

A gauche, courses de calèches le long du rail sur Sunset Boulevard en 1909. La route n'est pas pavée et son usage est mixte. On aperçoit une automobile au fond à côté du train.





Broadway Avenue (Downtown) en 1900 connaît un développement vertical typique d'une grande ville américaine de l'époque.

Ce n'est qu'en 1887 que trois grandes rues importantes du centre (Main, Spring et Fort, aujourd'hui Broadway) sont pavées. En 1910, le *Los Angeles Bureau of Street Maintenance and Inspection* est créé pour entretenir les voies, notamment à l'aide de rouleaux compresseurs projetant de la vapeur (*steamrollers*) sur les routes en terre désormais couvertes de graviers pour diminuer le coût de l'entretien.

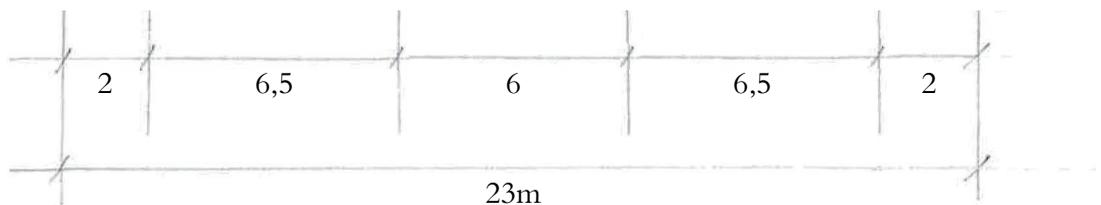
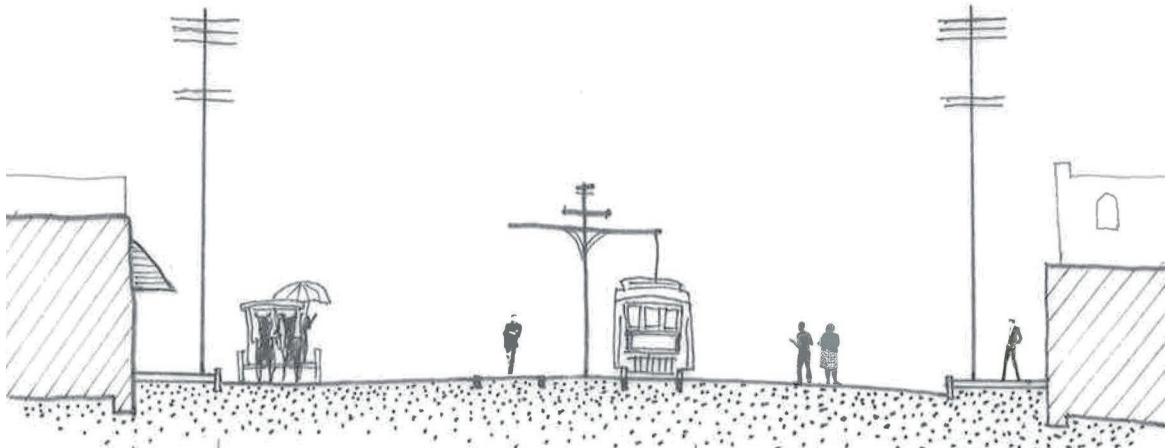
Il n'y a pas qu'à ce titre que l'ancien *pueblo* est une exception. En effet, bien que limité proportionnellement à la taille et à l'étalement de la ville, le centre connaît un développement vertical typique d'une ville américaine banale. Aujourd'hui encore il est remarquable dans l'horizon angeleno, on y perçoit « des grappes de tours émergeant d'une mer de maisons individuelles¹³ ». Les espaces des grilles sont donc légèrement plus étroits et surtout plus denses. Plus tard lorsque la grille sera régularisée et les flux de circulation séparés, ces rues seront adaptées pour être intégrées au système global. Nous verrons quels usages seront alors priorités.

13. Banham, *Los Angeles*, p.117. op.cit.



Coupe schématique d'une rue majeure d'une grille précédant celle de Jefferson dans les années 1900, échelle 1:200.

A gauche, Highland Park en 1906 : l'espace de la grille est ici aussi partagé, centré autour du rail et encadré par de hauts poteaux électriques.

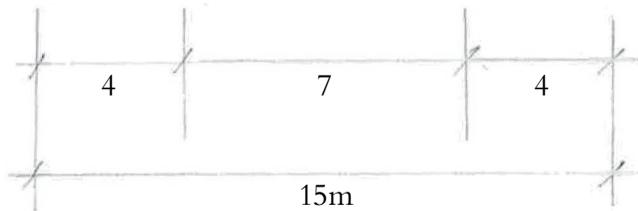
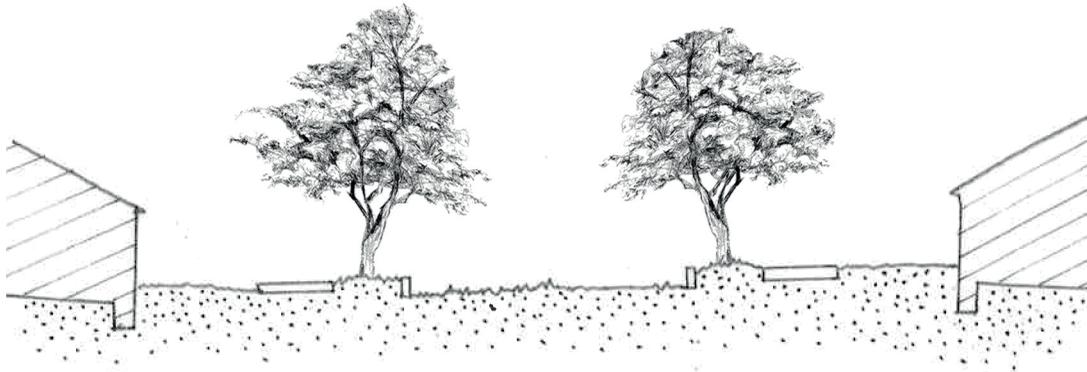


Histoire d'une grille



Coupe schématique d'une rue résidentielle de la grille de Jefferson dans les années 1900, échelle 1:200.

A gauche, Lake Street en 1907 : la grille dans la grille commence à être aménagée et codifiée. La chaussée est en terre et les enfants peuvent y jouer.





Enfants jouant sur Western Avenue à Hollywood en 1906

Les rues résidentielles dans les quartiers denses quant à elles sont construites de manière systématique, avec un enchaînement lisible encore aujourd'hui : après la chaussée, un *parkway* (bande de terre séparant les flux de circulation) puis un chemin de circulation piéton et la limite de la parcelle pour la maison individuelle. La maison se décale souvent si elle le peut par rapport à cette limite, utilisant ce jardin (*frontyard*) comme un espace tampon entre la rue publique et l'espace intérieur de la maison. La largeur des rues est de 15 mètres dont 7 sont aplanis. Elles ne sont pas encore équipées en électricité pour la majorité mais le seront bientôt¹⁴.

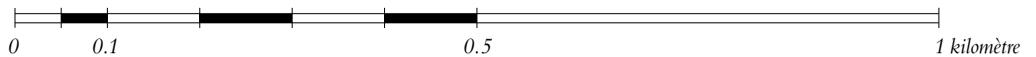
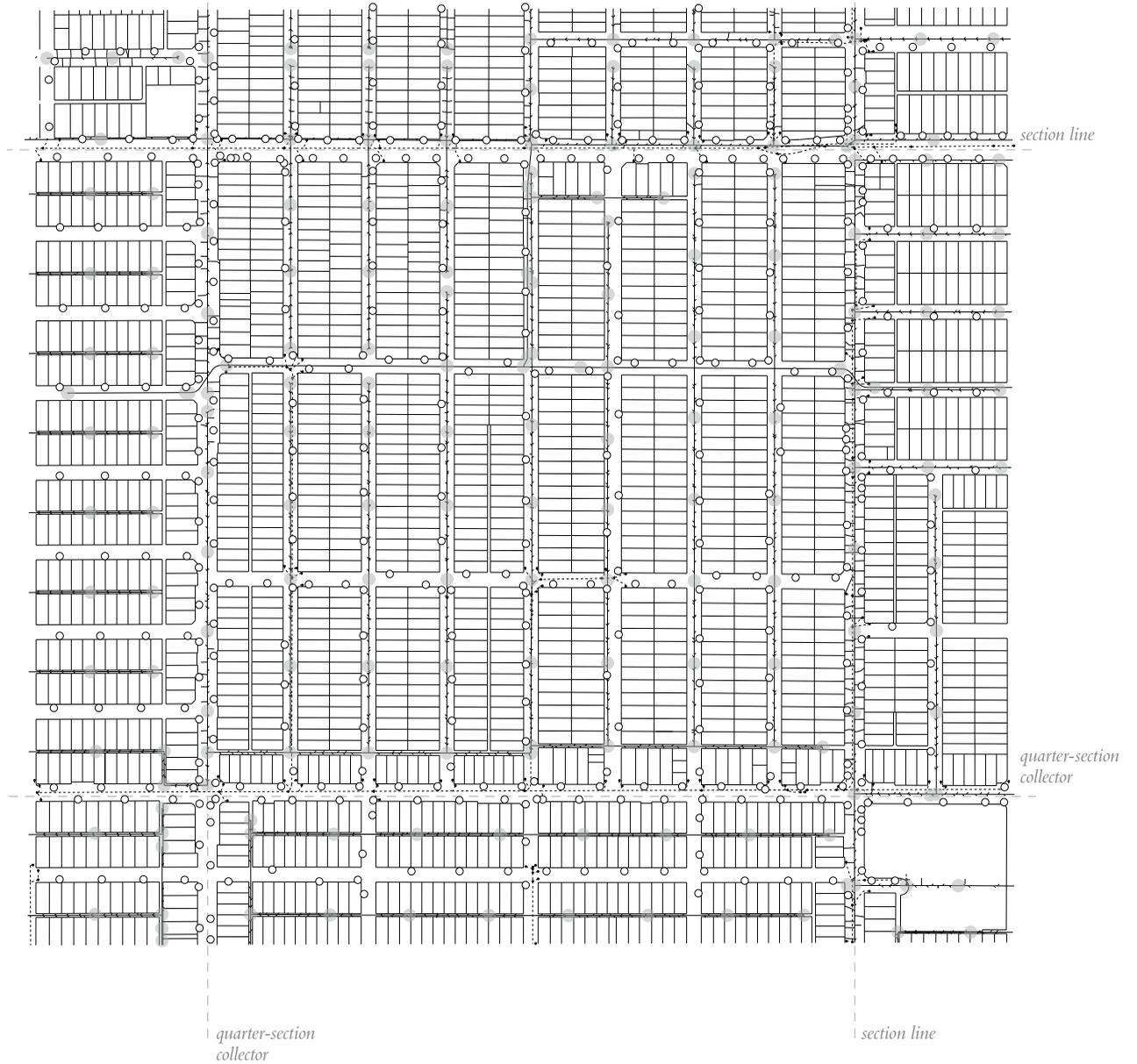
C'est à cette époque, avec l'augmentation massive de sa population et la densification rapide de sa structure que la ville décide petit à petit de relier toutes les grilles sur des réseaux énergétiques complets : électricité, puis eau courante pour tous. Le traitement des eaux apparaîtra plus tard.

14. En 1916, cf. page 35.



Eagle Rock dans les années 1900

Histoire d'une grille





Mise en place de canalisations pour récolter les eaux de pluie sur Mariposa Avenue, 1927

- Parcelaire
- Réseau d'égouts
- Bouches d'égouts
- Eclairage public
- Collecteurs d'eaux pluviales
- Ecoulement des eaux pluviales

Ci-contre, la grille machine actuelle : réseaux impliquant des travaux souterrains

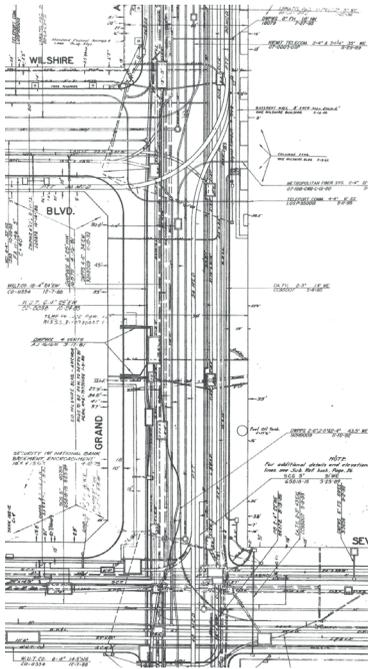
La grille équipée

Au début du XX^{ème} siècle, la ville mentionne l'ambition de construire un réseau d'égouts, principalement pour des raisons sanitaires. Les réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux seront les premiers à se greffer sous le sol de la grille. La mise en place de ces réseaux dans les années 1900 renforce l'idée de fluidité auxquelles les rues sont désormais attachées : elles ne doivent pas être obstruées et sont consacrées à la circulation.

Jusqu'à 1925, les égouts de la ville sont déchargés directement dans la baie de Santa Monica, à l'emplacement de l'actuel central de traitement des eaux du Hyperion ouverte en 1950. L'explosion de la population finit par contraindre la ville dans les années 1930 à traiter les eaux avant de les rejeter, mais avant cette période, le réseau de traitement n'était qu'un réseau de redirection.

Pour ce qui est de l'éclairage public, bien qu'il arrive tôt à Los Angeles avec 43 premières lampes à gaz en 1867¹⁵, la compagnie

15. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.35. op. cit.



Dessin des réseaux infrastructurels souterrains d'un des croisements les plus chargés de la grille : celui de Grand Avenue avec 7th Street et Wilshire Boulevard

Pylônes électriques de lignes à haute tension condamnant les parcelles de sol qu'elles traversent à South Central

d'éclairage électrique (*Westside Lighting Company*) est créée en 1896 et il faut attendre les années 1920 pour qu'il se popularise.

Le sol de la grille est donc investi autant en souterrain qu'en surface pour son alimentation. L'approvisionnement en eau, le traitement des eaux et les collecteurs d'eaux pluviales se font sous le sol tandis que l'électricité, le téléphone et l'éclairage public se font à sa surface et participent dès lors au paysage de la grille. Ces infrastructures lui donnent une permanence qu'elle n'avait jamais eue et lui confèrent une valeur presque supérieure aux parcelles qu'elle dessert¹⁶.

Les poteaux électriques sont très présents dans le paysage, on peut y lire la hiérarchie de la grille elle-même : d'immenses poteaux se trouvent sur les grandes avenues et répartissent leurs fils sur des réseaux de poteaux plus petits jusqu'à être reliés directement aux maisons individuelles. Lorsque les réseaux de haute tension traversent la grille, ils y créent une tranchée puisqu'il est interdit

16. Brinckerhoff Jackson et Marot, *De la nécessité des ruines et autres sujets*, p.185.





Back-allée dans le quartier dense de Melrose dans laquelle on lit la densité de la grille

de construire sous une telle ligne électrique, comme par exemple à South Central, regroupement des quartiers Sud de Los Angeles, de West Adams Boulevard à Compton.

Il y a très peu de lignes enterrées en Californie en général. L'urbanisation très rapide a équipé la plupart des grilles ainsi, et il serait extrêmement coûteux de dépaver les rues après construction pour y creuser des tranchées. Rapidement, pour préserver la perspective de la rue résidentielle ancrée dans l'idéal pastoral, la densification s'accompagne de la construction de *back allées* à l'arrière des maisons lorsque c'est possible pour y faire circuler les multiples fils électriques, les déchets ou également comme nous le verrons dans le chapitre suivant, les voitures. En effet, si ces réseaux d'alimentation se trouvent sur et sous la grille, il existe un personnage dans cette histoire qui monopolise le niveau zéro du sol : l'automobile.

Chapitre 4

L'automobile entre en scène

Histoire d'une grille

Note :

Les positions des canalisations souterraines par rapport à l'axe de la rue dessinées dans ce chapitre sont des hypothèses basées sur le peu d'informations précises à ce sujet.

Parmi les personnages rencontrés au cours de l'histoire de la grille, l'automobile est certainement celui qui s'est fait le plus connaître, jusqu'à être rattaché à la structure de la ville américaine en général. L'entrée de ce personnage met la grille en crise en ce qu'il exige des critères spécifiques à son comportement et empêche les autres habitants d'occuper un espace exclusif.

Dans le chapitre précédent, la grille s'est organisée en fonction des trains et la répartition de son espace s'est établie pour le mouvement efficace des tramways avant tout. L'étalement urbain s'est accru avec la diffusion du rail ; la croissance liée à l'automobile n'a principalement fait que remplir les espaces interstitiels entre les points que reliait la Pacific Electric. La voiture individuelle va s'approprier l'espace de cette grille, elle va profiter d'une structure territoriale généreuse préexistante qui facilitera sa propre circulation et légitimera son existence jusqu'à remplacer du même coup les personnages qui l'occupaient jusqu'alors.



Départ d'un train de la Pacific Electric Railway pour Long Beach, 1902

La fin des transports en commun

Dès le début du XX^{ème} siècle et pendant plusieurs décennies, Los Angeles est desservie par un excellent réseau de transports en commun. Dans le célèbre film de Robert Zemeckis *Who framed Roger Rabbit ?* (1988) dont l'action se déroule en 1947, le personnage principal Eddie Valiant s'interroge : « *Who needs a car in L.A. ? We got the best transportation system in the world !* » (Qui aurait besoin d'une voiture à L.A. ? Nous avons le meilleur système de transport du monde !).

L'arrivée soudaine de l'automobile sur le devant de la scène est liée à la combinaison du déclin du réseau de transport public, et de l'adéquation parfaite de la voiture individuelle avec les aspirations sociétales de l'époque et notamment dans cette région.

Le déclin des compagnies de tramways (*Red Cars* et *Yellow Cars*) n'est pas simplement lié à la surcharge et à l'obsolescence du réseau. S'il est précipité par la concurrence écrasante de l'automobile à partir des années 1920, et notamment avec des problèmes de congestion liée à sa présence sur la même chaussée, les citoyens accusaient déjà bien avant cela les compagnies de transports de corrompre les autorités municipales¹. En effet, comme toutes les infrastructures sont gérées par des compagnies privées qui sont également propriétaires fonciers, leur poids dans la politique de la ville est non négligeable.

L'automobile se présente comme une alternative, elle permet aux habitants de ne plus dépendre des trains et devient le symbole d'une technologie démocratique. Les services de taxis (*jitney service*) entraînent dès 1914 un premier déclin des

1. Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles: le mythe américain inachevé* (Paris: CNRS, 1997), p.80.

chiffres des compagnies ferroviaires des *Red* et *Yellow Cars*, suite à quoi ces dernières les font interdire. Mais les compagnies comme les municipalités sous-estiment la force des voitures, qui sont de moins en moins chères et sont bientôt accessibles au plus grand nombre.

Il est question dans les années 1920 de moderniser et de municipaliser le réseau de tramways, mais l'intervention du secteur public, la peur d'une densification similaire aux métropoles de la côte Est et l'importance déjà de la liberté qu'attribue la voiture individuelle sont autant de facteurs contre cette décision. Le décès de Huntington en 1927 marque l'abandon définitif du projet. Les réseaux de trains cessent de construire de nouvelles lignes et de renouveler le matériel, l'automobile se popularise massivement en parallèle. L'insatisfaction est maintenant généralisée, la congestion du *downtown* participe à l'envie déjà présente de s'éloigner au maximum de tout centre urbain : les périphéries s'équipent de services essentiels comme les banques ou les médecins².

La séparation des flux sur la grille est déjà une priorité. Une portion souterraine d'à peine 1.5 kilomètre de long est créée en 1926 sur le réseau de la Pacific Electric (*Hollywood Subway*) pour tenter de palier cette congestion, mais elle est bouchée en 1955 pour des raisons d'insécurité structurelle évidente. Un réseau souterrain fonctionnel ne verra le jour qu'à partir de 1990 avec l'arrivée du métro. Les débats sur la congestion urbaine et la séparation des circulations se concluent sur la décision d'élargir les rues et de construire d'autres voies³.

Souterrain du Terminal du métro, 1925



2. Ghorra-Gobin, pp.79-80. op. cit.

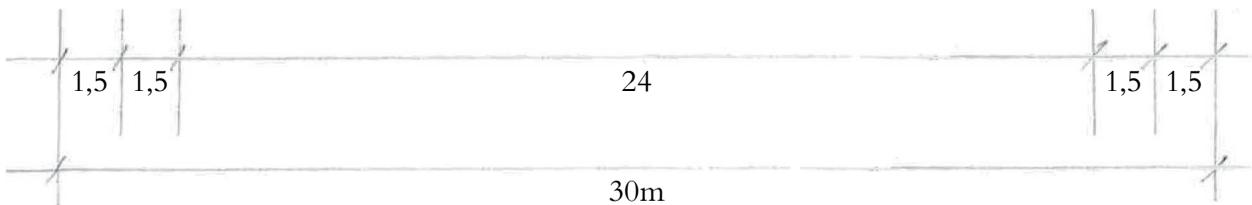
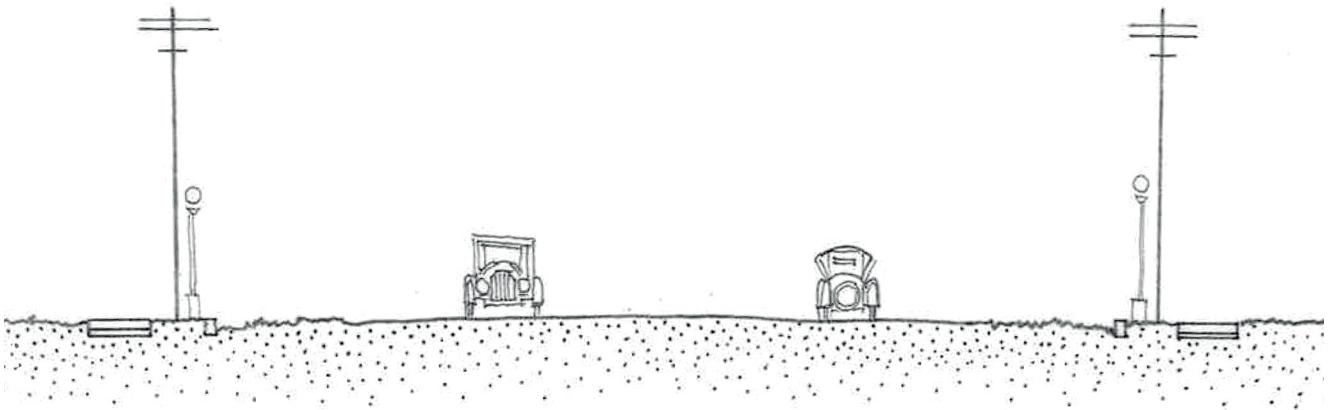
3. Christian Lefèvre, « Où les tramways font la ville. Los Angeles », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21 (1984): 85-105.

Histoire d'une grille



Coupe schématique d'une rue majeure de la grille de Jefferson dans les années 1920, échelle 1:200.

A gauche, West Adams Boulevard (dans l'actuel South Central) en 1923. Les voitures occupent la grille où les trains ne sont pas toujours présents, en mouvement ou en stationnement.



Une entrée fracassante

L'explosion de la population des années 1920 s'accompagne de l'escalade parallèle du nombre de voitures sur les routes : si en 1910, on trouve déjà 20 000 automobiles dans le comté de Los Angeles, en 1920 on en compte 160 000 et en 1930, 800 000⁴. À partir de 1925, on compte 1 voiture pour 1.6 habitant dans la cité des Anges, un taux qui sera atteint par le reste du pays 25 ans plus tard seulement⁵.

Les grands axes de la grille de Jefferson (*section lines*) sont de plus en plus parcourus par la voiture. L'électricité et le train l'y précèdent souvent mais dès les années 1920, l'automobile y investit d'elle-même de nouvelles voies. Elle permet d'accéder là où le train ne va pas et modifie les enjeux des investissements fonciers. Entre 1904 et 1914, la ville augmente son réseau viaire de 750 kilomètres, incluant des voies de lotissements résidentiels toujours de 15 mètres de large dont 7 pavés, ainsi que de larges avenues (*section lines*) comme Central, Vermont, Adams et Pico.

Les routes sont toujours typiquement couvertes de terre et de sable, une surface qui devient rapidement boueuse par temps pluvieux et poussiéreuse par temps sec, même si tassée régulièrement. La prolifération de l'automobile va amener une pression populaire pour un meilleur traitement du revêtement de la grille.

La première usine d'asphalte ouvre en 1915, la deuxième en 1925 dans la vallée de San Fernando. Parmi les routes dans des centres plus urbains en effet, notamment certaines *collector streets*, plus étroites que les *section lines*, les plus utilisées sont couvertes

4. Lefevre, p.94. op. cit.

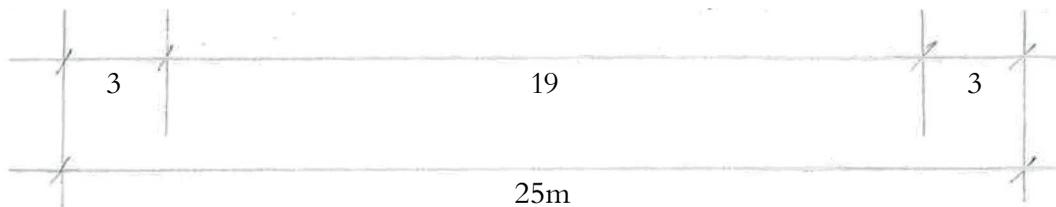
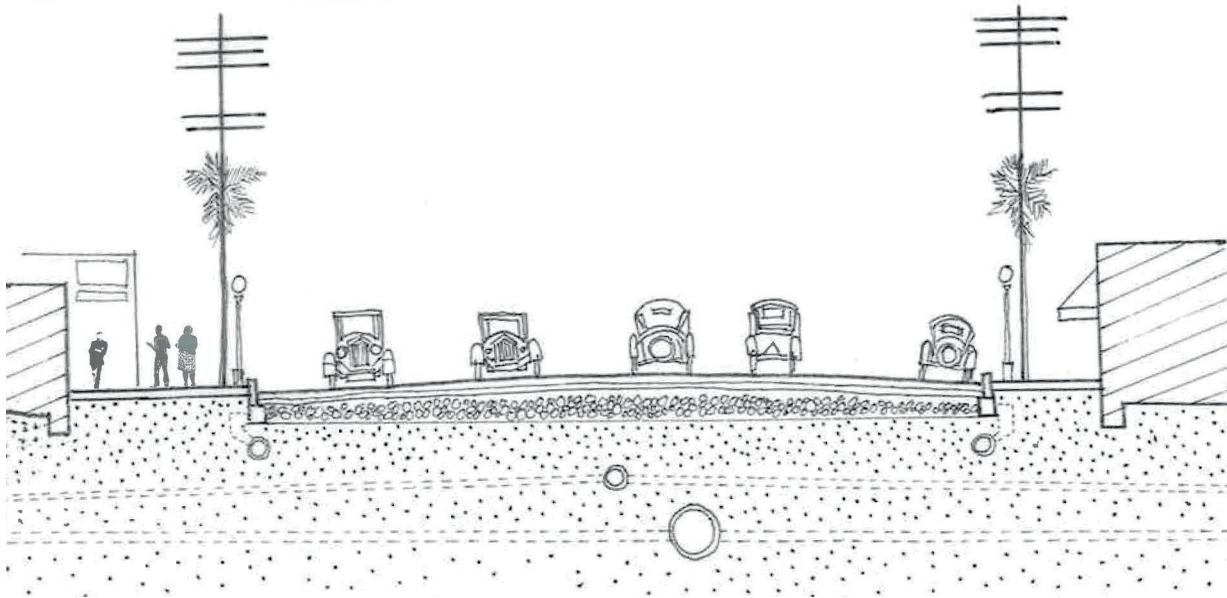
5. Matthieu Auzanneau, *Or noir: la grande histoire du pétrole*, Cahiers libres (Paris: La Découverte, 2015), p.150.

Histoire d'une grille



Coupe schématique d'une rue majeure de la grille de Jefferson dans une zone très dense dans les années 1920, échelle 1:200.

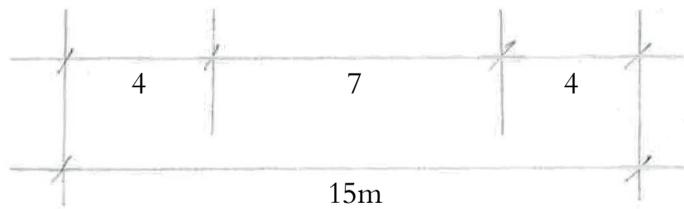
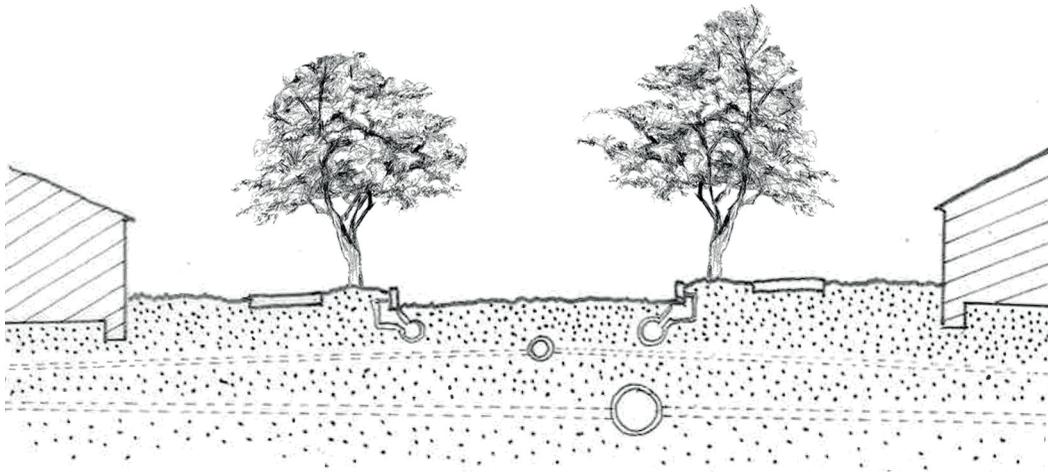
A gauche, intersection de Wilshire Boulevard et Western Avenue en 1924. La voiture a l'exclusivité de l'usage de l'espace central de la grille. Des systèmes de feux de circulation routière régissent ses mouvements.





Coupe schématique d'une rue résidentielle de la grille de Jefferson dans les années 1920, échelle 1:200.

A gauche, une maison dans une grille résidentielle en 1920. L'espace central pour la voiture occupe la moitié de la largeur totale. Sa surface n'est pas encore traitée mais les trottoirs le sont.





Le début de Santa Monica Boulevard dans le quartier de Westwood en 1922

de macadam, puis goudronnées. Notons qu'aucune portion de cette surface n'est spécifiquement dessinée pour le passage de piétons ou de quelque autre moyen de transport que ce soit.

Le *Federal Road Act* de 1916 joue un rôle décisif car il permet à chaque État de faire financer la construction et la maintenance de ses routes par la Fédération. La question du financement fait en effet débat depuis l'arrivée de l'automobile vers 1910 et la nécessité de paver les routes : les propriétaires fonciers refusent progressivement de le prendre en charge car le réseau ne profite plus uniquement aux riverains mais à l'ensemble des habitants.

La vraie transition se fait à partir des années 1920, avec l'omniprésence et l'exclusivité de la voiture sur la grille. La région de Los Angeles se couvre de ces nouvelles routes bitumées, en commençant par les centres urbains jusqu'à une régularisation en 1961. La grille devient progressivement univoque.

Les années 1920 marquent l'âge d'or de l'automobile, avec notamment la création de l'*Automobile Club of Southern California* en 1924 (en charge de cartographier les routes et d'uniformiser la signalisation jusqu'aux années 1950) ou la construction de grandes routes qui se revendiquent être des expériences paysagères, comme Mulholland Drive en 1924 ou la Route 66, surnommée la *Mother Road* (la route-mère) qui relie Chicago à Los Angeles, dont les travaux sont lancés en 1927. Désormais, l'automobile individuelle est également utilisée à l'échelle du continent au détriment du chemin de fer.

Enfin, la voiture symbolise en elle-même un mode de vie qui est en adéquation totale avec celui du Sud de la Californie, à l'époque et encore aujourd'hui. « La douceur du climat, la dispersion spatiale des habitants sur l'ensemble du territoire de la région, la prospérité économique ainsi que le désir d'une

mobilité accrue en ont favorisé l'usage⁶. » L'automobile peut aller là où le train va, et se sert de la grille là où le train ne va pas. Elle permet d'être indépendant.e du système de la ville, de résider le plus loin possible de l'agitation urbaine ; une indépendance financière également puisqu'aujourd'hui encore, la possession, l'approvisionnement en essence et le parking d'une voiture individuelle sont peu coûteux en Californie comparativement au niveau de vie.

En 1935, une loi anti-trust (*Wheeler Rayburn Act*) marque un tournant : elle oblige les grandes compagnies électriques (General Electric et Insull) à vendre les compagnies de tramway qu'elles possédaient. Celles-ci sont rachetées en masse par Firestone (fabricant de pneus), General Motors, et la Standard Oil of California dans les années 1940, qui s'emploient à laisser les lignes à l'abandon ou à les remplacer par des bus à essence. Ces firmes seront condamnées en 1951 pour avoir racheté le transport électrique urbain afin d'obtenir son élimination⁷, à Los Angeles comme dans des dizaines d'autres villes américaines. La plupart des historiens s'accordent sur le fait que cette action commerciale bien que condamnable n'a fait qu'achever un secteur déjà en faillite. Toutefois la Pacific Electric opérait encore 1 770 kilomètres de tramways électriques à travers le grand Los Angeles en 1940. Les rails sont peu à peu retirés des routes et laissent place à des services de bus. En 1961, le conseil de la ville vote le démantèlement du réseau et en 1963, les derniers rails disparaissent.

Notons qu'à partir des années 1970, pour de multiples raisons, dont des préoccupations environnementales et l'escalade du prix de l'essence, la question d'un réseau de transport public non alimenté au pétrole se pose. Le réseau *Metro* est construit

Ouvriers démontant les rails des *Red Cars* sur Vermont Avenue en 1948



6. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.74. op. cit.

7. Auzanneau, *Or noir*, p.436.



La récente Exposition Line reprend le tracé du rail de la *Pacific Electric Railway*. Les voies automobiles sont sur l'extérieur de la grille.

pendant les années 1980 et ouvre sa première ligne en 1990, 27 ans après la fermeture de la dernière ligne de tramways. Le réseau est actuellement composé de 2 lignes souterraines ainsi que de 4 lignes de tramways, appelées métro léger ou LRT (*Light Rail Transit*) pour un total de 170 kilomètres et 93 stations. Les lignes souterraines s'alignent le plus possible sur le tracé orthogonal, elles sont creusées entre 25 et 30 mètres de profondeur grâce à des tunneliers. Les stations sont construites avec la méthode dite du *cut and cover*, qui consiste à ouvrir une tranchée dans le sol sur laquelle on reconstruit ensuite la rue. Si les lignes souterraines suivent la grille, les lignes LRT quant à elles suivent le tracé de la *Pacific Electric* qui avait été repris depuis par l'automobile, comme par exemple l'*Exposition Line* sur Exposition Boulevard, ouverte en 2012.

On peut partiellement expliquer la faible exploitation du sous-sol proportionnellement à une telle densité urbaine par la nature des sols. La chaîne des collines de Santa Monica divise la ville de Los Angeles entre la vallée de San Fernando (au Nord) et le bassin de Los Angeles (au Sud). À l'exception de cette partie montagneuse constituée de roche dure, le sol de la ville constitue essentiellement une plaine sédimentaire de siltite et de grès. La forte probabilité de trouver du gaz naturel ou du méthane en sous-sol ainsi que l'importante activité sismique de la région constituent des défis importants pour la construction souterraine de la ville. Les chantiers d'excavation sont ponctués d'événements l'attestant, comme l'explosion de méthane naturel dans une cave à l'été 1985 juste avant le début des travaux de la ligne rouge, ou encore l'effondrement du tunnel en construction qui créa un trou béant au milieu de Hollywood Boulevard en juin 1995. Lorsque l'automobile s'impose sur le niveau du sol, elle détient donc en quelque sorte l'exclusivité de l'espace et en évince les autres usagers.

La grille fonctionnelle

Le niveau du sol sur la grille est désormais consacré à un usage spécifique en priorité : la circulation de la voiture individuelle. Dans les années 1930, la vitesse et le volume de circulation deviennent des préoccupations centrales du traitement de la grille et après 1945, rares sont les grands axes qui ne sont pas goudronnés. La première autoroute de Los Angeles, la *Arroyo Seco Freeway* ouverte en 1940, marque le début d'une nouvelle ère : la construction du réseau autoroutier va accélérer l'entretien et le traitement des surfaces des voies urbaines. Par exemple, la loi Collier-Burns (*Collier-Burns Highway Act*) de 1947 qui autorise la Californie à rassembler les fonds nécessaires à la réalisation de ce réseau, l'engage également à entretenir les routes au sein de ses villes. Ainsi, Los Angeles est aujourd'hui la ville américaine qui compte le plus de kilomètres de voies comparativement à sa surface (4.35 km/km² contre 1.86 pour San Francisco et New York⁸).

Carrefour de Western Avenue avec Wilshire Boulevard (deux *section lines*) en 1924



La rationalisation et l'univocité de la grille sont en cours. Les autorités perçoivent désormais les rues et les trottoirs comme des infrastructures de circulation exclusivement, et utilisent l'argument de libre circulation pour restreindre les autres activités sociales qui s'y déroulaient auparavant. La grille se doit d'être fonctionnelle : la conséquence de cette politique est l'omniprésence de l'asphalte dans son paysage actuel. En effet, 60% du territoire est couvert d'asphalte, la moitié environ étant consacrée aux rues et l'autre moitié aux espaces de parkings⁹.

8. Michael Manville et Donald Shoup, « Parking, People, and Cities », *Journal of Urban Planning and Development, ASCE (American Society of Civil Engineers)* 131, n° 4 (2005), p.237.

9. Anastasia Loukaitou-Sideris, « Los Angeles: Planning a City of Networks, disP - The Planning Review », 2013, p.9.

La grille devient fonctionnelle, ce qui n'est pas synonyme de rentabilité mais de consécration de l'entièreté de la surface à une fonction : la circulation. Comme on y distingue une plus grande variété de volumes et de vitesses de mouvement, la hiérarchie devient plus évidente et plus forte. La séparation des flux des piétons et des automobiles est presque axiomatique. L'automobile est prioritaire puisque c'est l'unité de référence : la hiérarchisation est basée sur son mouvement. L'importance d'une rue, sa largeur et l'utilisation de son sous-sol dépendent de la vitesse et du nombre de voitures qui y circulent. La grille est devenue un système fonctionnel intégré¹⁰. En 1961, la ville la régularise en décrivant précisément cette hiérarchie. On distingue les rues principales des rues locales.

Parmi les rues principales :

Les rues majeures, souvent des *section lines* ou des voies anciennement empruntées par le train, sont larges de 86 à 100 pieds, soit 26.2 à 30.5 mètres. 80% de cette largeur est consacrée à une chaussée comprenant 7 voies de circulation : une voie médiane (pour tourner à gauche ou à droite) et 3 voies de chaque côté. Certaines exceptions de plus de 30 mètres de large comprennent 8 voies, avec un terre-plein central séparant 4 voies de part et d'autre.

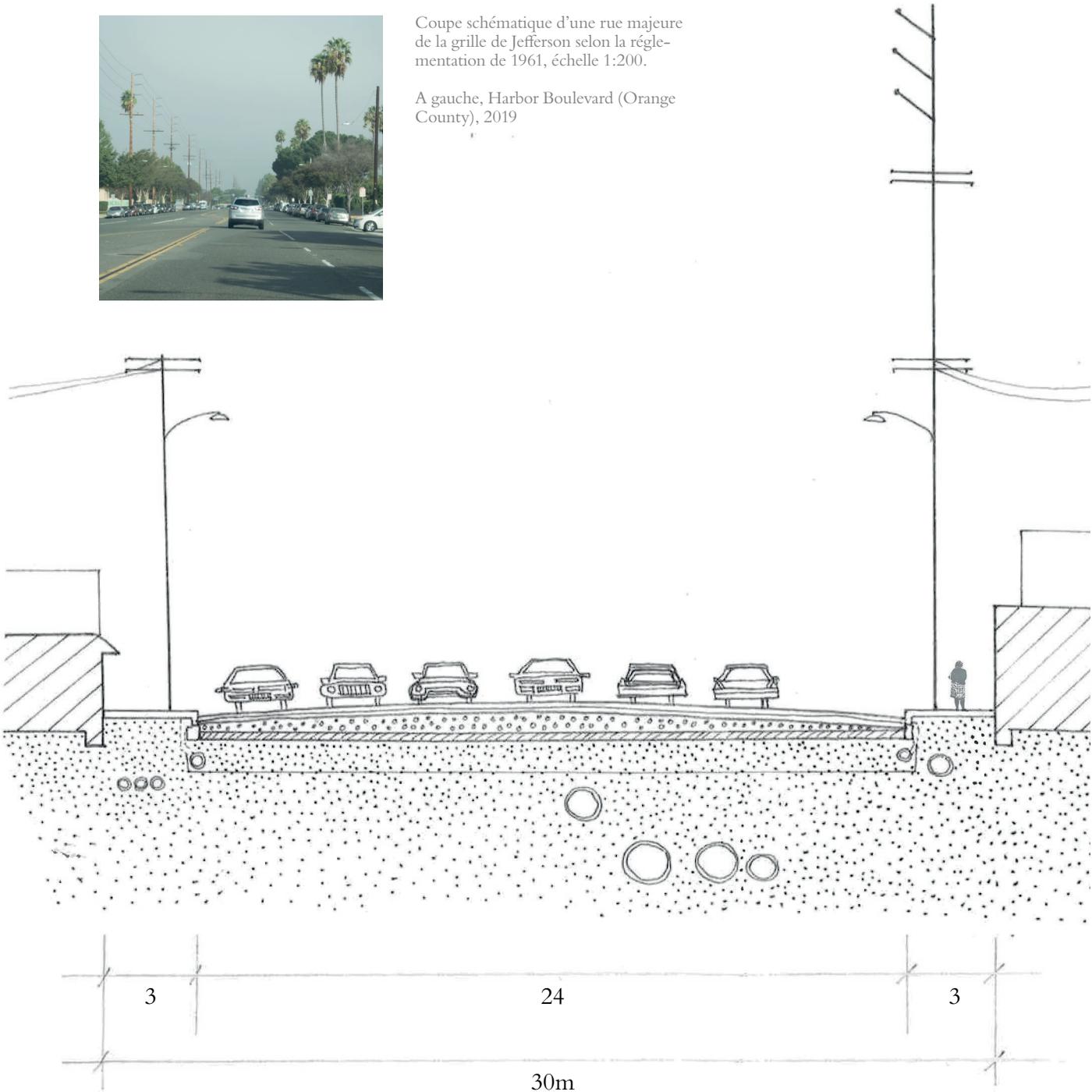
Les rues secondaires sont larges de 84 pieds de large ou moins, soit 25.6 mètres, avec 5 voies de circulation : une voie médiane et 2 voies de part et d'autre ;

10. Peter G. Rowe, *Making a middle landscape* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1991), p.210.



Coupe schématique d'une rue majeure de la grille de Jefferson selon la réglementation de 1961, échelle 1:200.

A gauche, Harbor Boulevard (Orange County), 2019



3

24

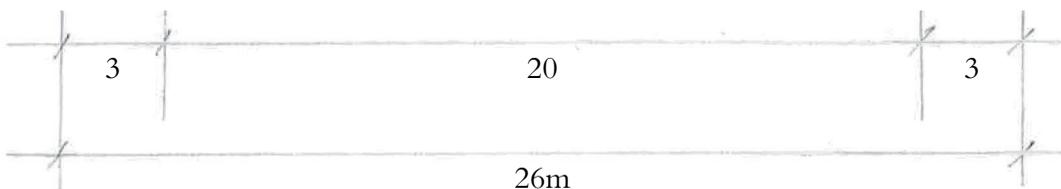
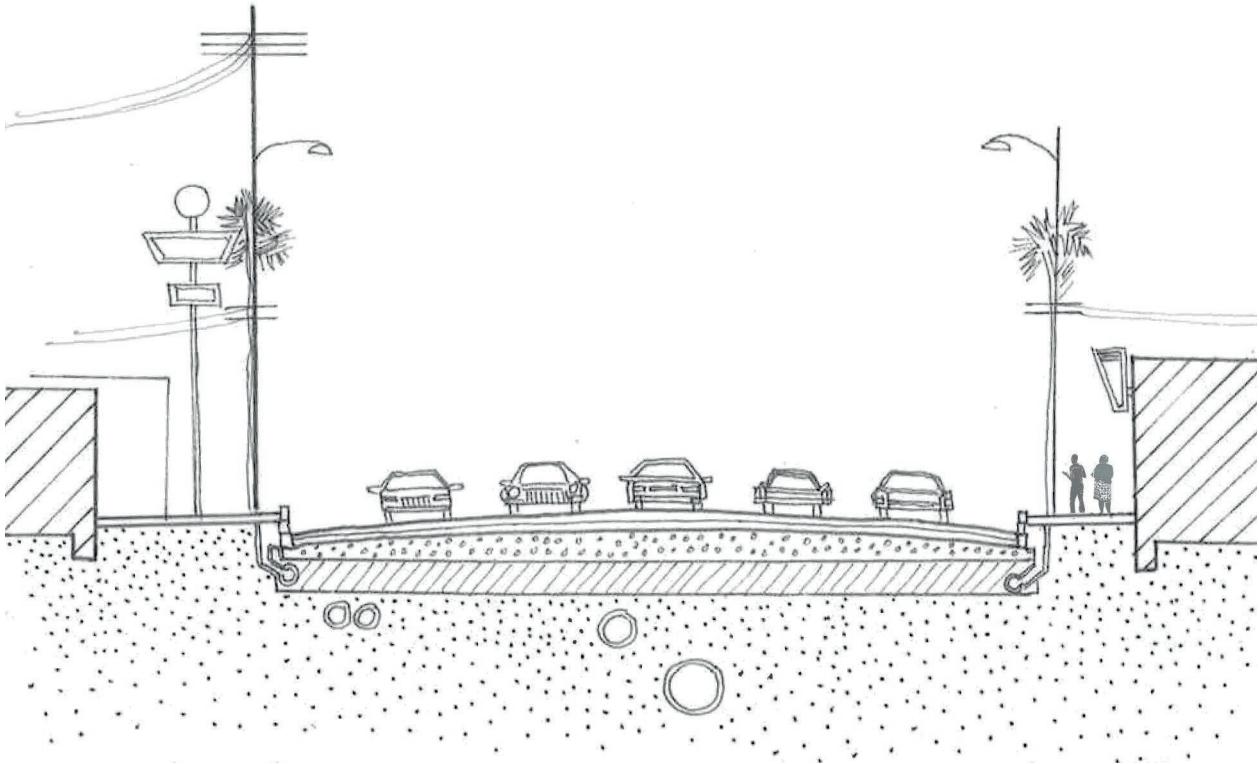
3

30m



Coupe schématique d'une rue secondaire de la grille de Jefferson selon la réglementation de 1961, échelle 1:200.

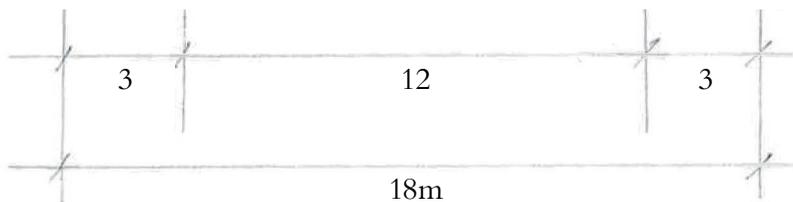
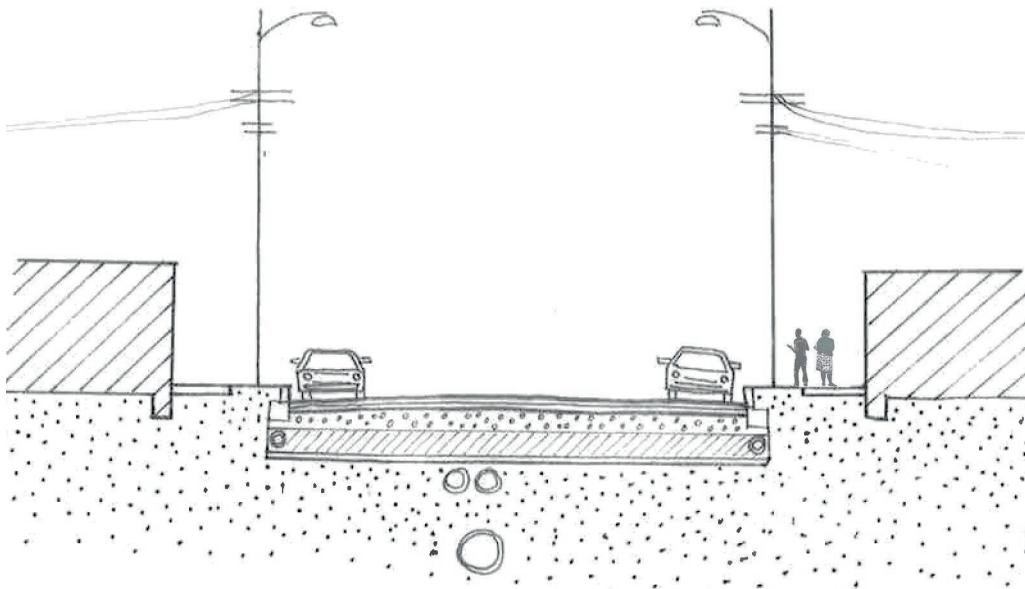
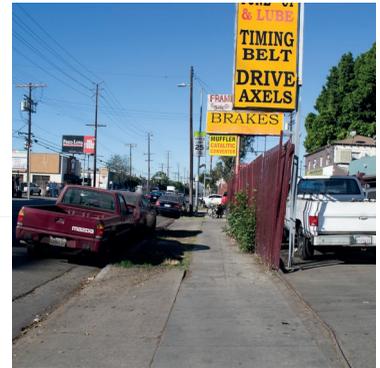
A gauche, Compton Avenue au niveau de 107th street, 2019





Coupe schématique d'une rue mineure ou *collector street* de la grille de Jefferson selon la réglementation de 1961, échelle 1:200.

A gauche, Fountain Avenue au niveau de Edgemont street, 2019. A droite, trottoir de cette même rue, 2019.



Les rues mineures ou *collector streets* de 18.2 mètres de large divisent le territoire en *quarter-sections* de ½ mile de côté, selon les subdivisions de la grille de Jefferson ; la chaussée de 12.2 mètres possède 2 voies de circulation. Elles sont utilisées également pour les zones industrielles et les aires commerciales, où la chaussée est élargie à 13.4 mètres.

Parmi les rues locales :

Les rues continues sont identiques aux *collector streets*, à cela près que la bande de terre (*parkway*) prend 2 pieds de plus sur la chaussée de chaque côté qui est donc réduite à 36 pieds au lieu de 40, soit 11 mètres. Ce sont les voies résidentielles les plus fréquentes encore aujourd'hui ;

Les rues non continues sont une variante légèrement plus étroite pour 16.5 mètres au total au lieu de 18.3 ;

Les rues dans les collines sont elles aussi dessinées sur le modèle des *collector streets*, avec une réduction drastique du trottoir voire pas de trottoir du tout.

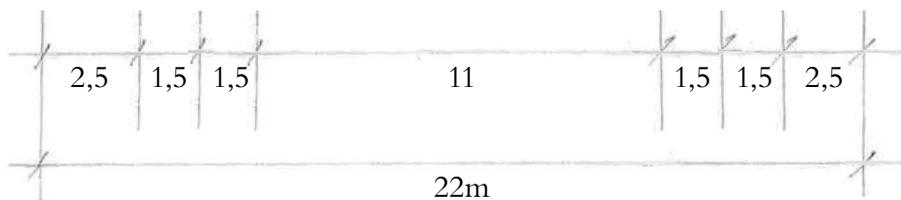
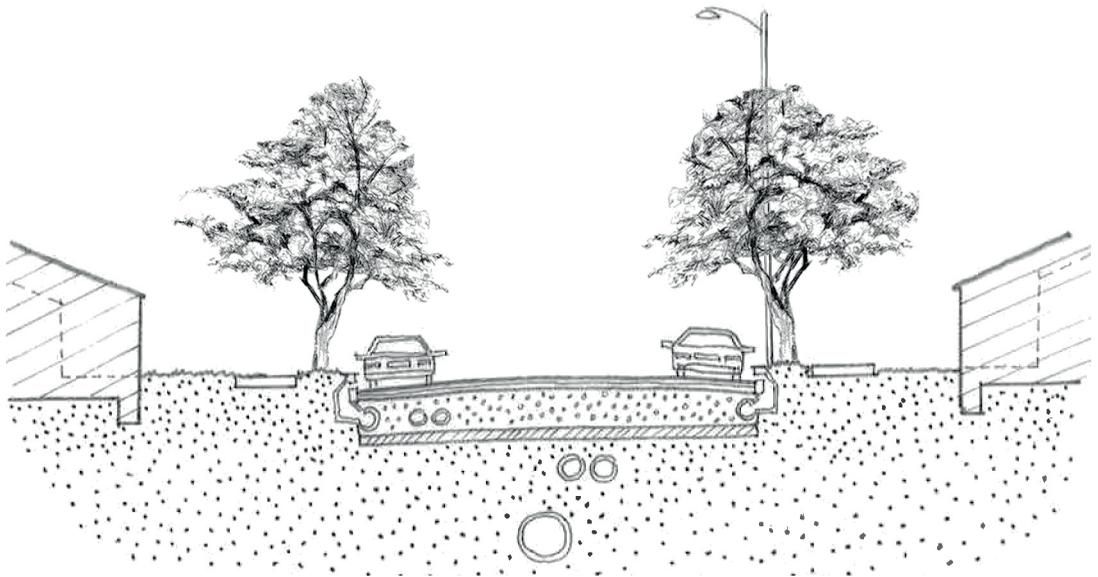
Les allées doivent avoir une chaussée de 6.1 mètres au minimum. L'espace minimal communément admis pour le croisement de deux voitures individuelles est de 3.0 mètres : les normes de Los Angeles sont surdimensionnées de manière générale.

Notons que la plupart des voies extérieures sur la chaussée servent de parking, notamment dans les rues locales. Chaque chaussée dans un quartier résidentiel est bordée de voitures garées de part et d'autre de 2 voies de circulation.



Coupe schématique d'une rue continue de la grille de Jefferson selon la réglementation de 1961, échelle 1:200.

A gauche, 41st street, South Central, 2019





Espace de parking lié à un bâtiment d'espaces commerciaux sur un *strip*

Les recommandations du *Traffic Department* qui met cette régularisation en place en 1961 s'alignent toujours sur la libre circulation de la voiture. Si la largeur du vide de la rue existante est trop étroite, il faut diminuer les trottoirs et les *parkways* au profit de la chaussée ; la largeur de la chaussée peut être arrondie à un chiffre supérieur si la circulation l'exige.

La grille de Jefferson sur laquelle se basent les routes majeures, tout comme les grilles dans la grille, sont extensives : la voiture occupe plusieurs espaces qui y sont accolés et étend son emprise sur le sol urbain.

Il n'y a pas que la chaussée dédiée à la circulation et au parking qui soit un espace exclusivement consacré à la voiture : il y a également le parking hors voirie, la surface d'une place étant de 15 à 18 m² en moyenne à Los Angeles, pour 12.5 m² en Europe. Là où la plupart des villes américaines comme New York et San Francisco limitent la surface de parking hors voirie, Los Angeles applique la politique opposée en exigeant un minimum pour chaque nouvelle surface construite¹¹. Par exemple, 1 place est requise au minimum pour 23 m² de bureaux ; 6 places (90 à 108 m²) pour 93 m² de centre commercial ; ou encore au moins 1.8 place par lit dans un hôpital.

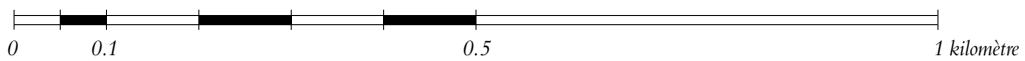
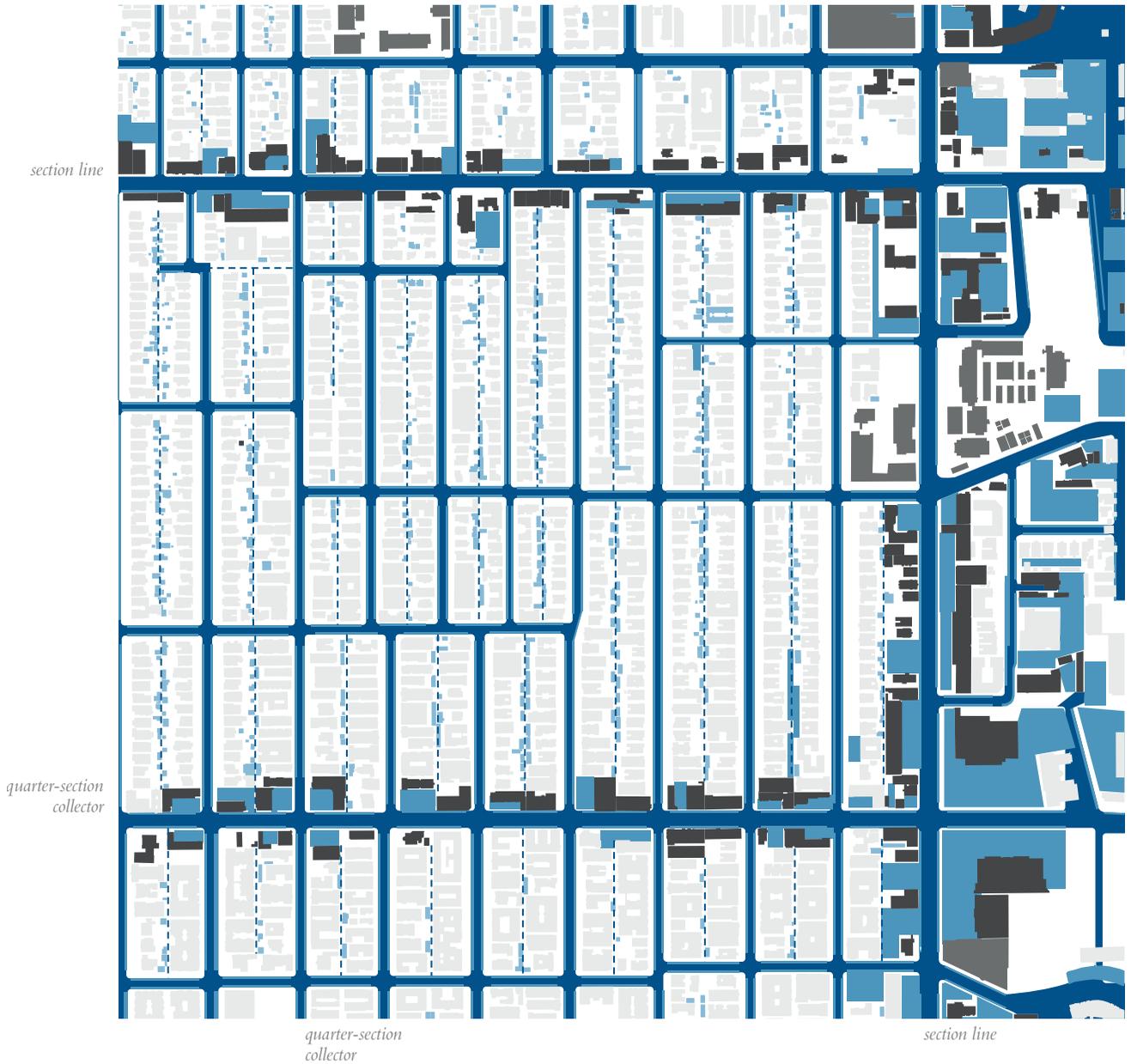
Ci-contre :
Les espaces de la ville liés à l'automobile

- Bâtiments:
 - Services publics (écoles, hôpitaux)
 - Commerces
 - Tissu résidentiel
- Surfaces asphaltées:
 - Voies de circulation
 - Espaces de parking public
 - Garages privés
 - Back allées

Comme les grands axes concentrent ces commerces et ces services, ils donnent accès à des parkings publics dont la surface dépasse souvent celle du bâtiment.

Dans les rues résidentielles, les voitures sont garées sur la chaussée mais également dans des garages, parfois même simplement à côté des maisons ou derrière, dans les *back allées* goudronnées qui servent en général à guider le réseau électrique ainsi que le ramassage des déchets.

11. Manville et Shoup, « Parking, People, and Cities », p.241. op. cit.





L'automobile occupe tout l'espace de la grille et davantage : l'omniprésence des surfaces goudronnées montre à quel point celle-ci est dessinée pour la circulation de l'automobile.

Sur toute grille, les carrefours sont des nœuds stratégiques : « the point of connection and decision for the man in motion¹². » Ils concentrent généralement des services automobiles : stations d'essence, nettoyage, réparation ou vente de voitures. Ces programmes prouvent la priorité donnée au personnage pour qui la grille est dessinée : toutes ses fonctions répondent au bien-être de l'automobile avant tout.

La surface accessible en voiture est surdimensionnée. Elle représente par exemple plus d'un tiers de la surface totale sur le dessin page suivante, au croisement de Vermont Avenue et de 3rd Street (cadrage indiqué ci-contre).

Le fonctionnement de carrefour est réglementé pour fluidifier la circulation motorisée. Comme souvent aux États-Unis, le virage à 90 degrés à droite est toujours possible : les passages piétons peuvent être traversés à tout moment. Il n'y a finalement que très peu d'espace extérieur public auquel l'automobile ne puisse pas accéder.

Ci-contre :
La grille de l'automobile est extensive

- Espace accessible à l'automobile
- Espace non accessible à l'automobile

Page suivante :
Le fonctionnement du carrefour,
dessiné pour l'automobile

- Espace accessible à l'automobile
- Parking public
- Espace accessible aux piétons

12. Kevin Lynch, *The Image of the City*, Cambridge, MA, MIT Press, 1960, p.98. "Le point de connexion et de décision pour l'homme en mouvement." [Traduction libre]

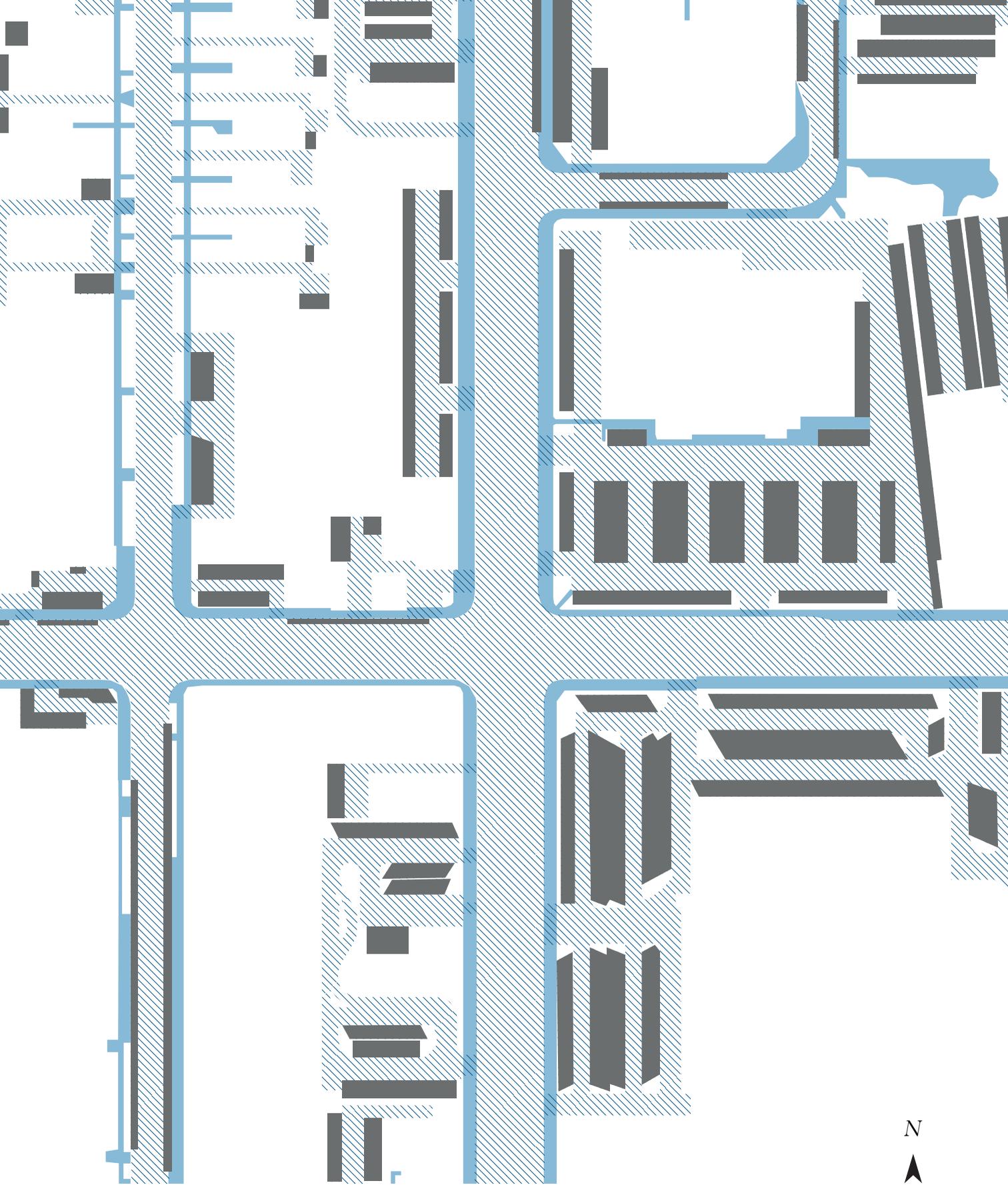


0 0.1 0.2 0.5 mile

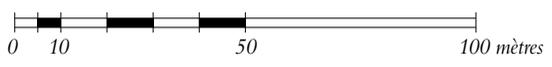
0 0.1 0.5 1 kilomètre







N



Histoire d'une grille



N





L'autoroute divise les quartiers. Chacune des 3 nuances de gris correspond à un conseil de quartier (*neighborhood council*). Ci-dessus, photos de perspectives interrompues, depuis les points a (en haut) et b (en bas).

- East Hollywood
- Hollywood Studio District
- Wilshire Center - Koreatown

La super-grille

Banham publie en 1971 l'ouvrage *Los Angeles : The Architecture of Four Ecologies*¹³, transmettant sa lecture de la métropole à travers quatre « écologies ». L'autoroute est le dernier de ces systèmes, né des trois précédents : *Surfurbia* – la côte ; les collines ; et les plaines. Elle occupe une place dominante car on ne peut pas y échapper, d'une part à cause de son immensité et de l'autre par l'absence d'alternative¹⁴. Elle s'inscrit dans la hiérarchie existante de la grille comme une super-grille, le réseau est maintenant hiérarchisé en quatre catégories¹⁵ : les autoroutes, les routes majeures (*section lines*), les routes mineures (*quarter-section collectors*) et les rues locales résidentielles.

L'autoroute marque le paroxysme de l'hégémonie automobile. En 1940, la première autoroute (l'*Arroyo Seco Parkway*) est construite pour relier le *downtown* à Pasadena et en 1943, l'administration locale lance la construction d'un système autoroutier. L'ère de la construction autoroutière effrénée s'ouvre, accélérée par le vote de la loi fédérale instituant le Fonds d'investissements routiers en 1956. C'est finalement l'ambition du plan de Louis Kahn pour Philadelphie en 1956 qui se voit mise en pratique : le projet d'urbanisme est centré autour de la rue, dont la fonction est la circulation. Le mouvement de l'automobile détermine et guide la conception de la ville¹⁶. Les travaux de construction ont tranché la grille : l'autoroute ne suit pas du tout son tracé uniformisant. Elle relie des points en allant au plus court, très souvent sur l'ancien tracé de la Pacific Electric, de la Los Angeles River ou en fonction de la topographie. Les quartiers qu'elle

13. Reyner Banham, *Los Angeles* (Paris: Parenthèses, 2008) publication originale sous le titre *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, 1971, op.cit.

14. Banham, p.186. op. cit.

15. Rowe, *Making a middle landscape*, p.198.

16. Francesco Tentori, « Ordine e forma nell'opera di Louis Kahn », *Casabella continuità*, n° 241 (juillet 1960): pp.2-17.



Seuil du jardin d'une maison individuelle sur Westwood Boulevard : absence d'espace tampon entre l'agitation urbaine et le *frontyard*



Westwood Boulevard à l'heure de pointe, un axe très passant

traverse ne sont pas toujours desservis, comme Melrose Hill par exemple qu'elle tranche administrativement également. La grille de Jefferson sous l'autoroute se dissout, comme au pied des collines ou au bord de la rivière : c'est toujours la grille du vide, le tissu d'arrière-plan. L'autoroute est une nouvelle Frontière ; en mouvement constant, poussée toujours plus loin, elle laisse des terrains désertés. L'accélération que permet ces voies à grande vitesse accentue la déconnexion au sol. L'automobile tue des portions de la grille :

« La voiture a roulé dans la ville comme un assassin¹⁷. »

La polarisation et l'enclave

La grille est schizophrène par définition. Elle permet d'aller toujours plus loin, d'intensifier l'inter-connectivité, et divise le territoire en autant de portions séparées les unes des autres. C'est à la fois un système ouvert - la grille est centrifuge - et un système fermé - la grille est centripète¹⁸. Il existe des centres partout et de circonférence nulle part, à moins que ce ne soit l'inverse : la grille arrive à bout de son principe organisationnel et implose, elle subsiste sous une forme fragmentaire seulement. L'idéal de Jefferson atteint ses limites physiques, elle ne peut pas unifier et contrôler un territoire, mais elle peut le structurer jusqu'à constituer la base de son fonctionnement polarisé. Les fragments de grilles existent comme des structures autonomes et s'individualisent. Albert Pope appelle *ladders*¹⁹ cette manifestation restante, c'est-à-dire un schéma basé sur le principe d'une échelle (une ligne principale qui relie des lignes secondaires orthogonales), une structure finie, hiérarchique et

17. Alison Smithson et Christian Sumi, éd., *As in DS: An Eye on the Road*, Reprint (Baden: Lars Müller Verl, 1983, réédition 2001), p.5.

18. Rosalind Krauss, « Grids », *October*, MIT Press Vol. 9 (1979), p.60.

19. Albert Pope, *Ladders*, Architecture at Rice 34 (Houston, Texas : New York: Rice School of Architecture ; Princeton Architectural Press, 1996).



Image issue d'une plateforme de locations d'appartements et de maisons qui propose de consulter la pollution sonore de l'adresse convoitée. On lit d'une part la grille de Jefferson (*section lines* et *quarter-section collectors*) et de l'autre, à un niveau sonore encore supérieur (plus de 70 dB) les autoroutes.

indivisible qui élimine les options : le principe d'organisation est fondamentalement fermé. La grille se polarise, entre son espace dédié à la circulation automobile et ces enclaves centripètes qu'elle constitue.

Il n'y a aucun espace intermédiaire entre ces deux systèmes : ils sont planifiés et réfléchis indépendamment l'un de l'autre. La grille de l'automobile est à multiples vitesses quelle que soit la zone qu'elle traverse, comme lorsque l'autoroute coupe Melrose Hill. Plus la vitesse est importante, plus la pollution sonore ainsi qu'atmosphérique est importante. Il est ainsi possible de consulter la carte de la pollution sur des sites internet immobiliers, en tant que critère de choix de logement. En effet, le tissu résidentiel est souvent au contact direct d'axes rapides, comme sur Westwood Boulevard (page 100) : il n'existe aucun filtre autre qu'un seuil marquant l'entrée d'une propriété privée.

Les grilles dans la grille tracées lors de la densification deviennent peu à peu ces enclaves ; leur dessin évolue au cours des années 1930²⁰ avec une première séparation des flux de circulation et la forte influence des cités-jardins, avec l'exemple de Radburn de Stein et Wright dans le New Jersey, dessiné en 1928 et achevé en 1930. Il est question de rompre avec la rationalité de la grille centrifuge, de faire une distinction claire entre l'espace de circulation de l'automobile récemment conquis et le fantôme d'un idéal pastoral entretenu dans les enclaves, car le contact de ces deux types d'espace sur la grille rectiligne pose plusieurs problèmes²¹. D'une part, la continuité du tracé rectiligne encourage la circulation des voitures dans une subdivision résidentielle, ce qui augmente le nombre d'accidents, la pollution

20. Rowe, *Making a middle landscape*, p.199. op.cit.

21. Christopher Tunnard et B. S. Pushkarev, *Man-made America, chaos or control? an inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape* (New York: Harmony Books, 1981).



Orange County : une rue résidentielle (en haut) qui est une impasse et un boulevard (en bas) entouré de murs

sonore et atmosphérique. D'autre part, le dessin rectiligne et indifférencié des rues est jugé monotone et uniforme²². Toujours dans un objectif de fonctionnalité, le dessin des grilles résidentielles change au milieu des années 1930 pour distinguer la circulation de passage de la circulation locale. Le nombre de carrefours à l'intérieur de la grille est réduit, on favorise les croisements en T ou en Y aux 4 voies traditionnelles²³. Les rues deviennent curvilignes et le nombre de cul-de-sacs se multiplie. C'est le cas notamment des quartiers de la vallée de San Fernando, au nord des collines de Santa Monica, ce qu'Albert Pope appelle l'expansion polynucléaire centralisée²⁴.

À l'extrême, comme dans le comté d'Orange au sud-est de Long Beach, habité aujourd'hui par 3.2 millions de personnes et inclus dans l'aire urbaine de Los Angeles, les grands axes de la grille (*section lines*) sont entourés de murs : ce sont des couloirs dédiés exclusivement à la circulation automobile rapide. Les enclaves résidentielles sont des impasses dont la vitesse est limitée à 24 kilomètres par heure ; une seule route permet d'atteindre chaque maison individuelle et il n'y a donc pas de raison d'y être si ce n'est pas pour s'y rendre. Ce mode de fonctionnement développé à partir des années 1950 marque la rupture de la continuité avec la ville et la grille centrifuge²⁵. Ces enclaves manquent de cohérence et de diversité sociale²⁶ : ce sont des cellules monofonctionnelles, les blocs font parfois entre 300 et 370 mètres de long lorsqu'ils sont au contact de *section lines*. La grille est désormais assimilable à un réseau de murs à travers le territoire qui relie des enclaves centripètes, espaces dans lesquels seule l'automobile peut circuler.

22. Rowe, *Making a middle landscape*, p.199. op. cit.

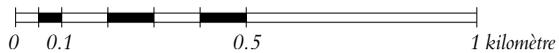
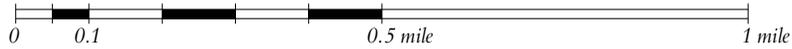
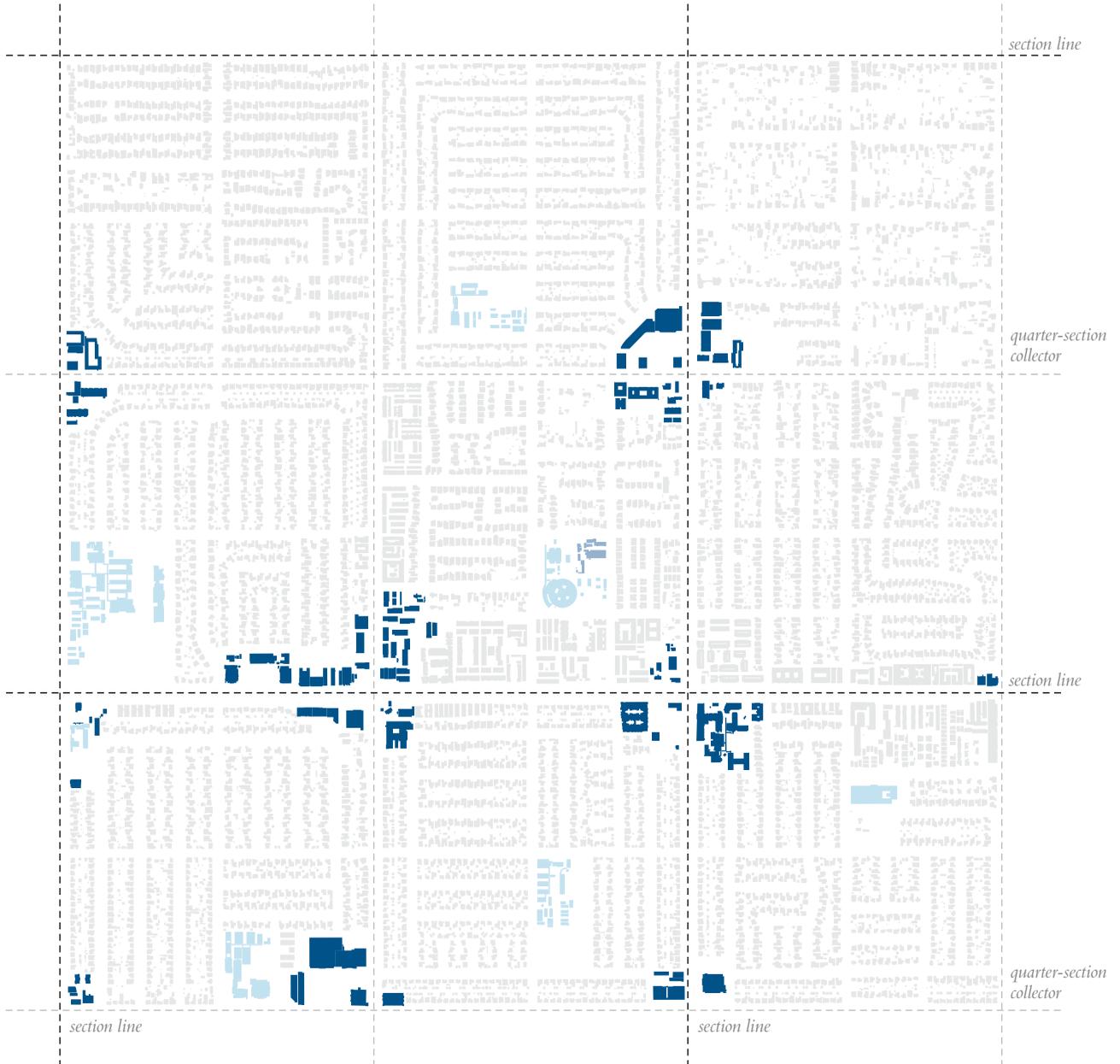
23. Rowe, p.200. op. cit.

24. Pope, *Ladders*, p.157. op. cit.

25. Pope, p.165. op. cit.

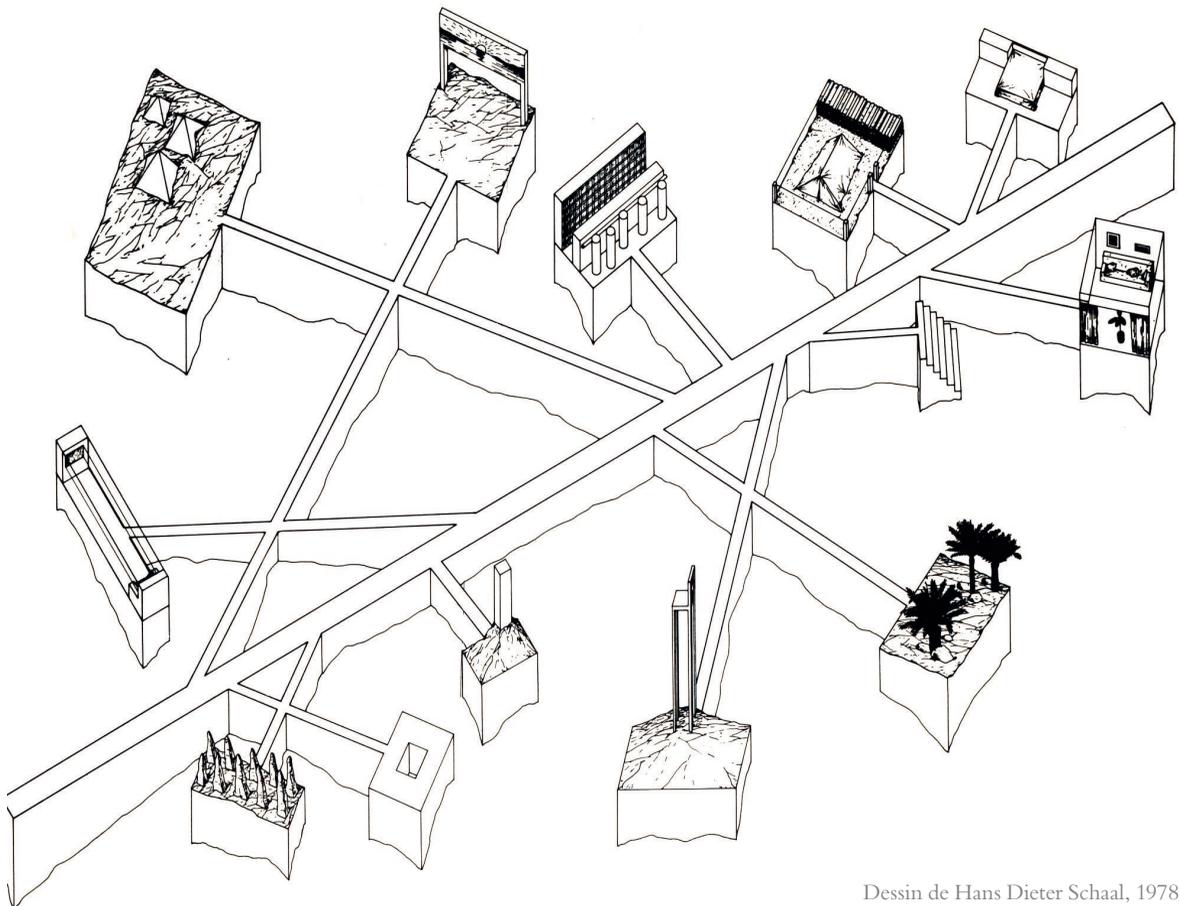
26. Christine Boyer, *Dreaming the Rational City: The Myth of American City Planning* (Cambridge, MA: MIT Press, 1983).

Histoire d'une grille



Les grilles dans la grille sont désormais des impasses : les enclaves sont de plus en plus centripètes dans une grille de plus en plus centrifuge.

- Tissu résidentiel
- Bâtiments commerciaux
- Ecoles
- Lieux de culte



Dessin de Hans Dieter Schaal, 1978



Portion de l'actuelle autoroute 101
(Cahuenga Freeway) en 1954, timelapse

La vitesse

La grille est devenue l'espace fluide du mouvement permanent de l'automobile. La construction effrénée des autoroutes qui lui sont superposés dans les années 1950 marque le degré maximal d'abstraction de ce mouvement par rapport au sol.

La vitesse opère d'une part une distorsion de l'espace, elle « efface le sol et les références territoriales²⁷ ». Les distances sont comprimées, la super-grille de l'autoroute est dessinée sur le territoire comme un réseau de rues dessert une ville à une toute autre échelle. Comme le remarque Reyner Banham en 1971, il existe une continuité entre les sorties d'autoroutes et les *driveways* similaire à celle du seuil de l'espace privé : on se recoiffe en sortant de l'autoroute comme avant d'entrer chez quelqu'un²⁸. Cette distorsion de l'espace s'accompagne d'une distorsion du temps. La vitesse de l'automobile annule le cours du temps comme elle efface les repères spatiaux. On conçoit un lieu, non en fonction de sa localisation ou de sa distance par rapport à notre position, mais en fonction du temps nécessaire pour l'atteindre. L'autoroute est un espace-temps en soi, symbole exacerbé de ce qu'est devenue la grille à Los Angeles. L'écrivaine californienne Joan Didion est célèbre pour avoir caractérisé cet espace et son lien avec le mode de vie en Californie du Sud dans ses essais et romans. Dans son roman *Play it as it lays* (1970), le personnage principal se rend sur l'autoroute comme sur un lieu, non pas pour se rendre quelque part mais pour être sur la route. Son mouvement est la condition de sa présence autonome sur la grille :

« ...it was essential that she be on the freeway by ten

27. Jean Baudrillard, *Amérique*, Le livre de poche Biblio essais 4080 (Paris: Grasset, 1986), p.19.

28. Banham, *Los Angeles*, p.185. op. cit.

o'clock. Not somewhere on Hollywood Boulevard, not on her way to the freeway, but actually on the freeway. If she was not she lost the day's rhythm, its precariously imposed momentum. Once she was on the freeway and had maneuvered her way to a fast lane she turned on the radio at high volume and she drove. She drove the San Diego to the Harbor, the Harbor up to the Hollywood, the Hollywood to the Golden State, the Santa Monica the Santa Ana, the Pasadena, the Ventura. She drove it as a riverman runs a river, every day more attuned to its currents, its deceptions²⁹. »



Joan Didion posant devant sa Corvette Stingray, automobile emblématique, à Los Angeles en 1968

Banham évoque lui aussi l'autoroute et plus généralement l'automobile comme une « certaine manière d'être au monde³⁰ » par l'état de concentration qu'elle exige.

« Actual participation requires a total surrender, a concentration so intense as to seem a kind of narcosis, a rapture-of-the-freeway. The mind goes clean. The rhythm takes over. A distortion of time occurs, the same distortion that characterizes the instant before an accident³¹. »

29. Joan Didion, *Play it as it lays* (New York, 1970), p.9. "Il était capital pour elle d'être sur l'autoroute à dix heures. Pas quelque part sur Hollywood Boulevard, pas sur le chemin de l'autoroute, mais réellement sur l'autoroute. Si elle n'y était pas, elle perdait le rythme de la journée, de cet élan imposé de façon si précaire. Une fois qu'elle était sur l'autoroute, qu'elle s'était faufilée jusqu'à une des voies de gauche, elle allumait la radio très fort et elle roulait. Elle prenait l'autoroute de San Diego jusqu'à celle du port, celle du port jusqu'à Hollywood, celle de Hollywood jusqu'au Golden State, celle de Santa Monica, de Santa Ana, de Pasadena, de Ventura. Elle roulait comme un batelier parcourt un fleuve, chaque jour plus habituée à ses courants, à ses traîtrises." [Traduction libre]

30. Banham, *Los Angeles*, p.186. op. cit.

31. Joan Didion, *The white album* (New York: Simon and Schuster, 1979)

"Bureaucrats". "La participation requiert un abandon total, une concentration si intense qu'elle se rapproche d'une sorte de narcose, l'appel de l'autoroute. L'esprit s'éclaircit. Le rythme prend le dessus." [Traduction libre]

Le système d'autoroutes, central à Los Angeles, se comporte finalement sur le territoire comme l'ascenseur de Harrison Gray Otis dans les gratte-ciels de Manhattan, tel qu'il est décrit par Rem Koolhaas dans *Delirious New York*. Il efface les articulations entre les échelles, et s'impose comme le support exclusif de ce nouvel espace-temps basé sur l'interdépendance de la distance parcourue et de l'oubli.

« L'ascenseur est une autoprophétie : plus il va loin, plus ce qu'il laisse derrière lui devient indésirable. Il établit également un rapport direct entre répétition et qualité architecturale. Plus les étages empilés autour de la cage d'ascenseur sont nombreux, plus ils se figent spontanément en une forme unique. L'ascenseur engendre la première esthétique fondée sur l'absence d'articulation³². »

La liberté et l'ivresse de l'oubli

« Rouler est une forme spectaculaire d'amnésie. Tout à découvrir, tout à effacer³³. »

Lorsque Banham évoque l'écologie que constitue l'autoroute³⁴, il parle d'*Autopia*. Cette notion (terme mariant « automobile » et « utopie ») est une condition de liberté individuelle totale. Le documentaire de la BBC *Reyner Banham loves L.A.* tourné à l'occasion de la sortie de son livre s'ouvre sur le journaliste anglais déclinant toutes les options qui s'offrent à lui :

Double Standard, 1961, photographie de Dennis Hopper prise à Los Angeles avant le tournage de son film *Easy Rider* (1969) traduisant ce même sentiment de liberté de mouvement.



32. Rem Koolhaas, *New York Délire: un manifeste rétroactif pour Manhattan* (Marseille: Éditions Parenthèses, 2002), p.82 Texte original: "The elevator is the ultimate self-fulfilling prophecy: the further it goes up, the more undesirable the circumstances it leaves behind. (...) The elevator generates the first aesthetic based on the absence of articulation."

33. Baudrillard, *Amérique*, p.25. op. cit.

34. Banham, *Los Angeles* op. cit.

« Shall we go 20 miles North, to the big cities, the sun and fun and surf ? Shall we go 20 miles North East, to you know where ? Could we go 30 miles South ? (...) Or why don't we go 15 miles eastward to Downtown³⁵? »

Sa passion automobile est intimement liée à cette condition de liberté de mouvement qu'elle lui procure. Il y trouve également un mode de fonctionnement unique dont l'architecture peut tirer des leçons, notamment en termes de non-gouvernance. Los Angeles ne répond à aucune règle de planification urbaine sur la grille et prouve selon lui la puissance de cette condition, en ce qu'elle permet de tout remettre en question en permanence.

En 1969, il s'était associé avec Cedric Price et Peter Hall pour écrire un manifeste contre la planification contrôlée : *Non-Plan : An experiment in Freedom* qui décline l'avenir potentiel d'un urbanisme sans planification. Ces tendances anarchiques sont dans le même temps un encouragement à la politique du laissez-faire, qui peut être reprise par des puissances économiques comme ce fut le cas à Los Angeles justement avec la suprématie du pétrole et de l'automobile sur la grille. La liberté impliquée par la notion d'utopie est donc à pondérer par la juste répartition de celle-ci.

Finalement, la vitesse que procure l'automobile caractérise un véritable mode de vie décrypté à maintes reprises par les écrivains, cinéastes, musiciens et autres artistes de la scène californienne ; l'autoroute est « à la fois un lieu identifiable, un état d'esprit et un mode de vie complet³⁶. » La condition du désert n'est

35. Malcolm Brown et Julian Cooper, « Reyner Banham loves L.A. (One Pair of Eyes) », *BBC*, 1972. "Et si nous allions 20 miles au Nord, jusqu'aux grandes villes, le soleil, le fun et le surf ? Si nous allions 20 miles au Nord-Est, là où vous savez ? Pourquoi pas aller 30 miles au Sud ? (...) Ou pourquoi n'irions-nous pas 15 miles à l'Est jusqu'au *downtown* ?" [Traduction libre]

36. Banham, *Los Angeles*, p.185. op. cit.

jamais loin : liberté de circulation, amnésie, absence de repères et d'articulation font de l'espace de la grille un véritable désert mobile³⁷. En 1982, Reyner Banham publie *Scenes in America Deserta* dans lequel il évoque les déserts californiens de manière analogue à sa façon de parler de Los Angeles :

« Never forget that it was in the Mojave that the first claimed UFO sightings took place, and the pioneer conversations with little green men from Venus. In a landscape where nothing officially exists (otherwise it would not be “desert”), absolutely anything becomes thinkable, and may consequently happen³⁸. »

Le rêve, l'idée que tout est possible mais également à oublier n'est jamais loin d'une sensation de vide et de non-présence au lieu, qu'exprime entre autres un des sujets interrogés par Kevin Lynch quant à l'image de la ville :

« Los Angeles seemed to be hard to envision or conceptualize as a whole. (...) Said one subject: “It's as if you were going somewhere for a long time, and when you got there you discovered there was nothing there, after all³⁹.” »

37. Baudrillard, *Amérique*, p.241. op. cit.

38. Reyner Banham, *Scenes in America deserta* (Salt Lake City: Gibbs M. Smith, Inc, 1982). “N'oublions jamais que c'est dans le désert de Mojave que furent affirmées les premières visions d'OVNIS, et les petites conversations pionnières avec de petits hommes verts de Vénus. Dans un paysage où rien n'existe vraiment (sinon ce ne serait pas le “désert”), absolument tout devient concevable, et peut en conséquence arriver.” [Traduction libre]

39. Lynch, *The Image of the City*, p.40. Il semble difficile d'envisager ou de conceptualiser Los Angeles comme un tout. (...) Selon un observateur : “C'est comme si vous alliez quelque part pendant longtemps, et quand vous y arrivez, vous comprenez qu'il n'y a rien ici, finalement.” [Traduction libre]

« Placelessness »

La grille permet certes d'unifier et de contrôler l'abstraction d'un territoire. Cependant quand il s'agit de sa réalité physique, seule la vitesse permet d'en prendre la mesure – si tant est que cela soit possible.

« Miracle de l'obscénité, proprement américain : de la disponibilité totale, de la transparence de toutes les fonctions de l'espace, qui lui pourtant reste insoluble dans son étendue et ne peut être conjuré que par la vitesse⁴⁰. »

40. Baudrillard, *Amérique*, p.23.

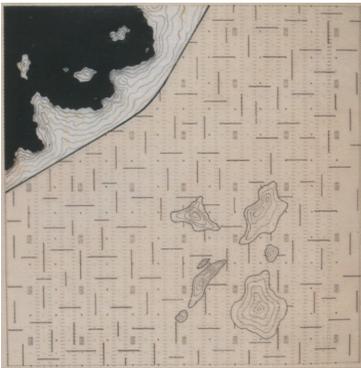
Autoroute de Santa Monica,
un matin de novembre



L'automobile nous permet de parcourir l'étendue de la grille potentiellement infinie, mais nous permet-elle de prendre conscience de notre condition sur celle-ci ? Comme toute grille centrifuge, elle est le fragment d'une nappe illimitée qui ne peut jamais être conçue dans sa totalité⁴¹. À Chicago, certains axes courent sur une ligne de 40 kilomètres sans interruption : cette condition retrouvée souvent sur la structure de Jefferson est mal vue par les urbanistes de manière générale, car ces axes n'engendreraient que l'uniformité et la monotonie⁴². La grille fait ainsi de Los Angeles une ville générique, sans personnalité, et explique l'omniprésence de la ville comme décor de cinéma tout en étant ni reconnue ni nommée. Décor ordinaire et commode, support d'une infinité de scénarios interchangeables, c'est l'espace « le plus photographié et le moins mémorisé du monde » selon Norman Klein⁴³. On n'y célèbre pas la grille mais la condition qu'elle offre.

La condition créée par l'automobile est à rapprocher de celle de la No-Stop City, la ville non discontinuée et homogène présentée pour la première fois en 1970 par le groupe Archizoom mené par Andrea Branzi dans la revue « Casabella ». L'existence de ce projet sur une surface libre et sans limite a priori est permise par la technologie du *Well-Tempered Environment* de Banham : l'outil d'une alimentation continue d'énergie sur une grille infinie. Elle engendre une situation homogène et un fonctionnement isotrope, jusqu'à dissolution de la maille et des articulations de la ville. Ainsi, c'est pour la voiture individuelle que la continuité est ici préservée ; les autres protagonistes subissent l'effacement

Ville non Discontinue et Homogène, ou Ville Future, schéma publié par Archizoom dans « Casabella », XXXIV, juillet-août 1970, n°350-351



41. Pope, *Ladders*, p.22. op. cit.

42. Bruno Queysanne et Catherine Maumi, « La grille sur les collines : le cas de San Francisco (I) », Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 1989, p.29.

43. Norman M. Klein, *The history of forgetting: Los Angeles and the erasure of memory*, The Haymarket series (London ; New York: Verso, 1998).

des imbrications d'échelles.

L'absence d'articulation s'accompagne d'une perte d'orientation. Le tracé même de la sortie d'autoroute est adapté à la circulation de la voiture mais pas à l'établissement de repères pour l'esprit humain. Le retour sur la grille prouve la déconnexion ultime du territoire qu'opère l'autoroute.

« These drivers seemed to have difficulty in locating the freeway, in tying it to the rest of the city structure. There was a common experience of a momentary loss of orientation when coming off a freeway ramp⁴⁴. »

L'homme existe par l'automobile mais ne peut pas concevoir sa place sur la grille. S'il est souvent représenté au cinéma en hauteur par rapport à elle, cela illustre l'abstraction de la place de son corps dans cette condition. Il n'a ni repère géographique, ni repère d'échelle pour concevoir son existence. L'oubli de la condition du territoire auquel mène l'automobile provoque la non-place (*placelessness*) de l'homme sur la grille ; il n'y a aucun sens du lieu (*sense of place*) où il se trouve.

« A good part of any day in Los Angeles is spent driving, alone, through streets devoid of meaning to the driver, which is one reason the place exhilarates some people, and floods others with an amorphous unease⁴⁵. »

44. Lynch, *The Image of the City*, p.42. op. cit. "Ces conducteurs semblaient avoir du mal à localiser l'autoroute, à le lier au reste de la structure de la ville. Il y avait une expérience commune de perte d'orientation momentanée au moment de sortir de l'autoroute." [Traduction libre]

45. Joan Didion, citée par David L. Ulin, *Sidewalking: coming to terms with Los Angeles* (Oakland, California: University of California Press, 2015). "Chacun consacre une bonne partie de chaque jour à Los Angeles à conduire, seul.e, à travers des rues vides de sens pour le conducteur, ce qui est une des raisons pour lesquelles cet endroit exalte certaines personnes, et en submerge d'autres d'un malaise informe." [Traduction libre]

Le canal de Los Angeles est une exception dans la grille, si ce n'est l'exception par excellence. C'est un canal en béton de 80 mètres de large en moyenne, gigantesque collecteur d'eaux pluviales construit en 1956 pour endiguer les crues de la Los Angeles River. Il suit et rigidifie le tracé de celui-ci, tranchant le territoire telle une autoroute de la super-grille mais bien vide cette fois.

Lorsque le chorégraphe Benjamin Millepied décide de filmer les danseurs de sa compagnie du Los Angeles Dance Project⁴⁶, c'est le canal qu'il choisit pour incarner la ville. À moins de prendre un point de vue aérien, le paysage est trop vaste pour entrer dans le cadre : l'échelle est si grande que la seule possibilité qui semble s'offrir aux huit danseurs pour exister est le collectif. Ils entrent dans le cadre puis en sortent, s'entrechoquent, se tiennent, se portent et s'embrassent. Leurs mouvements comme vecteurs d'expression et d'existence se détachent sur un décor mettant en scène le mouvement continu des trains de fret et des voitures, qui semble hors d'échelle – ou qui les rend hors d'échelle.

Cette structure est le décor de plusieurs scènes mythiques de courses de voitures au cinéma (comme dans *Grease* (1978) de Randal Kleiser ou dans *Drive* (2011) de Nicolas Winding Refn) confirmant que l'échelle pour laquelle est dessiné cet espace est celle de l'automobile. C'est aussi cet endroit que Lana Del Rey choisit pour ouvrir le clip de *Doin' Time* dirigée par Rich Lee en 2019. La chanteuse y est représentée en géante, elle s'y réveille puis circule librement au ralenti dans la grille de Los Angeles, perception révélatrice du sentiment commun de perte de repères d'espace et de temps qu'elle suscite.

46. ladanceproject.org, « Hearts & Arrows » (2015) sur la musique "Mishima" de Philip Glass

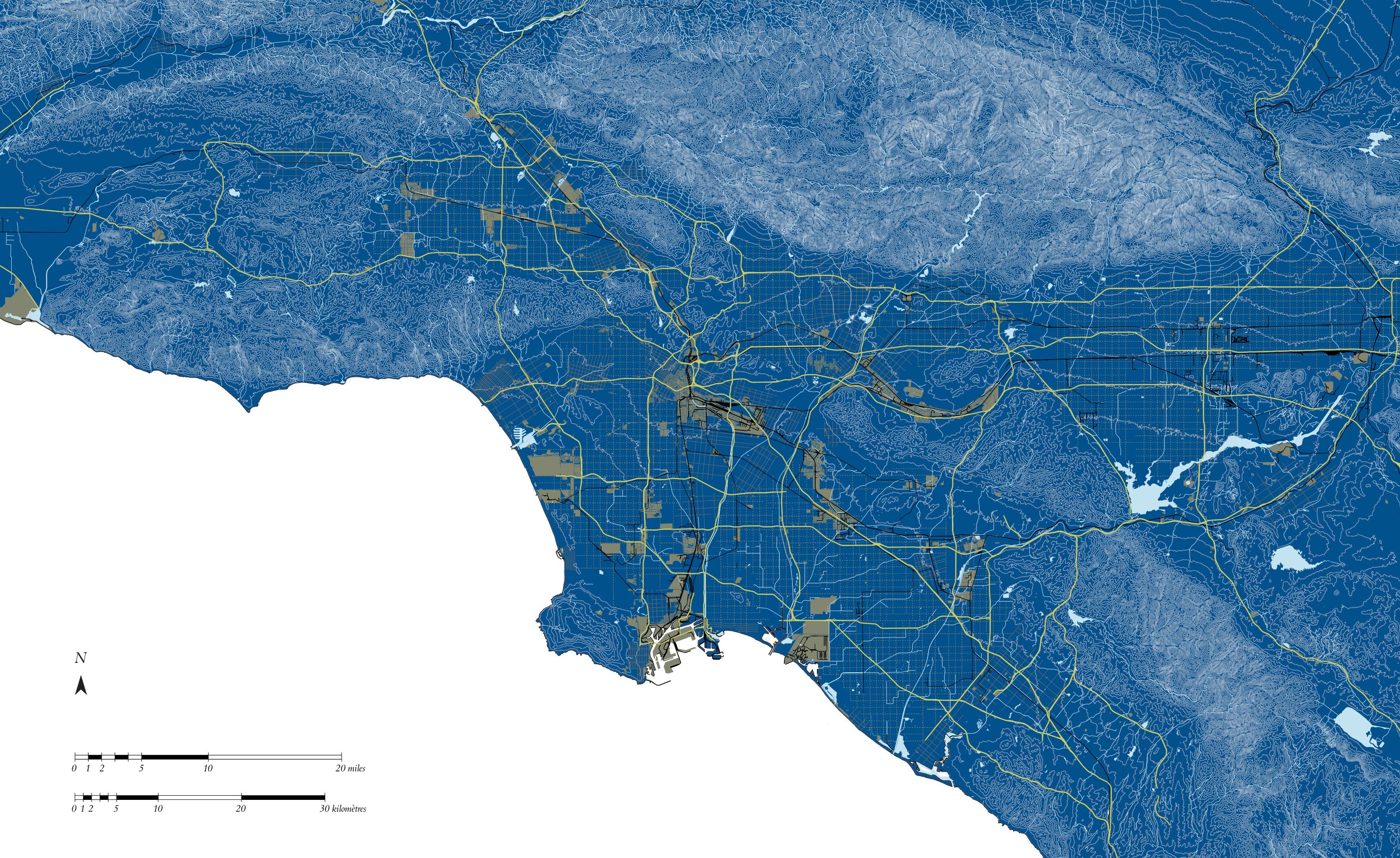


Photogramme de la chorégraphie filmée
« Hearts & Arrows » (2015) de Benjamin
Millepied, Los Angeles

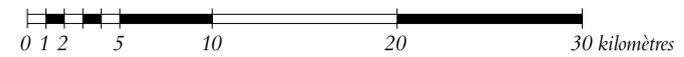
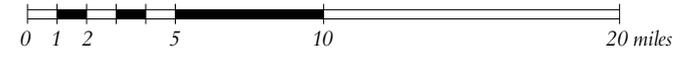
Cet endroit est donc un de ceux qu'on identifie le plus à Los Angeles dans le cinéma autant que dans la culture populaire. Vide ouvert sur le ciel désespérément bleu, très proche finalement de l'espace de la grille en tant que piéton, il exprime l'absence d'une échelle permettant d'appréhender notre présence humaine dans le paysage.

L'autoroute court-circuite la grille

- Grilles établies avant 1850
- Grille de Jefferson (*Public Land Survey System*) établie vers 1850
- Subdivisions de la grille de Jefferson
- Industries
- Voies ferrées industrielles
- Autoroutes



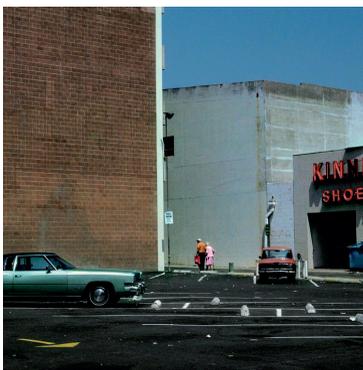
N



Chapitre 5

L'homme qui marche

Parking lot, photographie de Harry Gruyaert, Los Angeles, 1982



L'homme est le troisième personnage décisif de cette histoire. Bien qu'étant majoritairement au volant d'une voiture à Los Angeles, que ce soit en mouvement ou à l'arrêt (l'Angeleno passe en moyenne 119 heures par an dans les embouteillages¹) il peut lui arriver d'être, seul ou avec d'autres personnes, mais sans voiture. La voiture ne peut exister sur la grille sans l'homme qui la conduit, mais l'inverse est-il vrai ? Lorsque le corps n'est pas filtré par la voiture, comment existe-t-il dans la grille ? Comment le corps mis à nu, sans filtre, se comporte-t-il dans l'abstraction ?

« [Los Angeles] is a city where we can leave our homes and drive to work, to dinner, to the movies without ever stepping outside². »

Il est possible de ne jamais être sur la grille à pied : c'est un choix délibéré. Le choix par défaut est l'automobile, à moins de ne pas en avoir : c'est souvent le cas de ceux qui n'ont

1. Texas A&M Transportation Institute Urban Mobility Report 2019.

2. David L. Ulin, *Sidewalking: coming to terms with Los Angeles* (Oakland, California: University of California Press, 2015), p.2. "Los Angeles est une ville où chacun peut quitter sa maison, conduire sa voiture pour aller travailler, sortir dîner, aller au cinéma sans jamais avoir besoin de mettre un pied dehors." [Traduction libre]



Angelenos sans-abris dans la grille. Souvent en mouvement car aucun espace n'est conçu pour y rester, ils finissent par occuper l'espace dédié à l'automobile.

pas non plus d'espace privé hors de la grille, qui vivent donc dans la rue. L'explosion de la population de Los Angeles s'est accompagnée d'une grave augmentation de la pauvreté, et c'est aujourd'hui de loin la capitale américaine des sans-abris avec approximativement 91 000 personnes chaque nuit dans le comté de Los Angeles³. Leur présence sur la grille exacerbe la polarité entre le mouvement permanent, voire vital sur la grille de l'automobile et la présence du corps qui se trouve inadapté dans cet espace.

« ...I ventured outside. I walked, which was crazy — not because it is dangerous but because it does not make sense⁴. »

En tant que piéton, s'inscrire comme un usager en mouvement c'est aussi signifier qu'on ne fait pas partie de la population des sans-abris. L'automobile est l'outil d'une existence sociale. L'injustice en termes d'usage de la grille est particulièrement forte à Los Angeles, comme l'illustre ce témoignage d'Adonia Lugo, anthropologue angeleno qui a vécu dans plusieurs autres grandes villes américaines :

« I lived in Portland, Oregon for a while, and at that time I was really car-free. When I came back to Long Beach, which is where I grew up, I started to notice that riding a bicycle was not normal here. If you are very low income, you're riding a bicycle or taking the bus, and being able to drive a private automobile is somehow a status symbol. I felt very strongly that I didn't want to participate in car culture anymore. It is ecologically and

3. Institute for the Study of Homelessness and Poverty, 2018

4. Cees Nooteboom, extrait de son essai "Autopia" dans "Los Angeles: Dagdroom en nachtmerrie", Avenue 8, no.6 (1973), p.30, cité par Ulin, *Sidewalking*. "Je me suis aventuré à l'extérieur. J'ai marché, ce qui est fou – pas parce que c'est dangereux mais parce que ça ne fait aucun sens." [Traduction libre]

socially destructive, and it is abusive, because it is adding more burdens to people who are already struggling financially⁵. »

Les trottoirs

La présence de l'homme sur la grille qui s'étend au total sur 10 577 km² à Los Angeles n'est pas attendue, elle est à peine concevable. Il arrive que l'homme à Los Angeles sorte régulièrement à pied de chez lui, pour faire le « tour du bloc » par exemple, c'est-à-dire traverser le moins de fois possible la grille et rester sur les trottoirs. Même si cela est parfois apprécié, il est courant que ce soit pour répondre à un besoin précis comme celui de sortir son animal de compagnie, comme par exemple cette Angeleno rencontrée à Melrose, qui ne se cache pas du but de sa présence :

« I've been living in West Hollywood since 1997. I'm actually here in Melrose because I'm walking my dog⁶. »

Les trottoirs eux-mêmes ne sont pas des espaces exclusivement piétons comme nous l'avons vu dans le chapitre consacré à l'automobile, car parfois elle y passe pour se garer. Le niveau de sol réservé à l'homme qui marche est environ 20 centimètres au-dessus du sol de la grille, à l'origine pour des raisons de

Vélo roulant sur le trottoir de Santa Monica Boulevard par commodité et sécurité.



5. Interview personnelle d'Adonia, 36 ans, anthropologue, à Los Angeles en novembre 2019. « J'ai vécu à Portland, Oregon pendant un moment, et à ce moment-là je n'utilisais vraiment jamais de voiture. Quand je suis revenue à Long Beach, là où j'ai grandi, j'ai commencé à me rendre compte qu'être à vélo n'était pas normal ici. Si on est d'extraction sociale basse, on prend le vélo ou le bus, et pouvoir conduire une voiture individuelle est d'une certaine manière un symbole social. J'ai fortement ressenti que je ne voulais pas participer à cette culture de la voiture. C'est destructeur écologiquement et socialement, et c'est abusif parce que ça alourdit la charge de ceux qui sont déjà en train de lutter financièrement au quotidien. » [Traduction libre]

6. Interview personnelle de Heidi, 65 ans, entraîneuse sportive, à Melrose, novembre 2019. « Je vis à West Hollywood depuis 1997. Je suis en fait ici à Melrose parce que je promène mon chien. » [Traduction libre]



Jose Ramirez, *City Maps*, 2014

commodité liée à la nature du sol de la route, mais aujourd'hui principalement pour des raisons de sécurité. Ils sont toujours fonctionnels, faits pour circuler et pas pour y rester. Les trottoirs sont des îles dans une mer d'automobiles, comme le représente le peintre angeleno Jose Ramirez dans ses peintures (ci-contre).

Lorsque les dimensions des rues sont régularisées en 1961, la hiérarchie est établie selon l'automobile. À l'inverse, il n'est pas question de hiérarchiser les flux piétonniers : pour tous les types de rues donc toutes les largeurs de chaussées indistinctement, la largeur des trottoirs doit être du minimum requis, soit 3m05 dont la moitié de la largeur est consacrée au *parkway*. Cela laisse donc 1m52 pour le trottoir praticable, qui doit être tracé contre les lignes de propriétés privées, soit la largeur d'un grand couloir dans lequel il est possible de se croiser à deux au maximum. Lorsqu'il n'y a pas la place pour une chaussée minimum de 11 mètres, la largeur des trottoirs est diminuée à 1m22. Certaines circonstances exceptionnelles comme les commerces, les écoles ou les églises permettent de déroger à cette règle et d'élargir le trottoir, qui servent à des moments ponctuels comme les sorties d'école, les sorties d'église ou le samedi après-midi pour les commerces.

Arrêt de bus au croisement de Santa Monica Boulevard et Vermont Avenue, sans aménagement adéquat.



Les arrêts de bus témoignent de ce manque d'espace et de cette difficulté d'interrompre le mouvement. Il n'y a souvent pas la place pour construire un abri protégeant du soleil, et les stations se transforment en alignements de personnes de plusieurs mètres le long de la route comme sur la photo ci-contre. L'homme en attente sur la grille est encore moins attendu que l'homme qui marche. Comme l'évoquent déjà en 1972 Robert Venturi et Denise Scott-Brown à propos du *strip* de Las Vegas⁷, l'espace n'est pas conçu pour le piéton et lorsqu'on le pratique en tant

7. Robert Venturi, Denise Scott Brown, et Steven Izenour, *Learning from Las Vegas* (Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1972).



L.A. by Car, photographie de Patrick Gookin, 2014 évoquant la notion de « Placelessness » décrite dans le chapitre de l'automobile ; le piéton est hors-sol.



Sortie d'école à Pico Union, investissement linéaire temporaire du trottoir

que tel, on le squatte : on occupe indûment l'espace. C'est le cas notamment d'espaces marchands informels, qui s'installent souvent en ligne le long des trottoirs. Le trottoir devient un lieu de négociation de l'espace public : l'exclusivité de la circulation piétonne disparaît au fur et à mesure que les parkings apparaissent⁸.

Les quelques mètres gagnés pour les sorties d'école ne sont pas suffisants non plus, et on observe le même phénomène : deux fois par jour, les trottoirs devant les écoles se remplissent de personnes alignées le long de la route. Cela dure le moins de temps possible ; la grille n'est pas dessinée pour ces présences.

Un autre espace-temps

L'homme qui marche même s'il le voulait ne peut pas suivre l'automobile ou le train. Son corps est hors d'échelle et ne se déplace pas à la vitesse appropriée : il est dans un espace-temps différent. Le rythme de son existence ne s'imbrique pas dans celui de la grille.

Même s'il ne peut pas suivre ce rythme, le piéton est contraint à être dans un mouvement permanent. Lorsqu'il traverse les carrefours, son passage est toléré quelques secondes puis les passages piétons peuvent être traversés à tout moment. En effet, même lorsque la circulation est interrompue, les voitures venant de l'axe parallèle au passage piéton peuvent traverser (*right et left turns* ; le virage de l'automobile à 90° est toujours autorisé afin de fluidifier la circulation).

Comme son trajet a une destination et n'est différencié de celui de l'automobile que par sa vitesse, il n'a aucun avantage à être

8. Anastasia Loukaitou-Sideris et Renia Ehrenfeucht, *Sidewalks: Conflict and Negotiation over Public Space* (Cambridge, MA: MIT Press, 2009).

à pied. Les grilles s'organisent sur ce modèle : les distances à parcourir correspondent à celles de la voiture, les fonctions sont dispersées et l'homme qui marche se retrouve systématiquement dans une enclave, à une exception près sur laquelle nous reviendrons, celle des espaces commerciaux. Déjà dans la Charte d'Athènes en 1933, le CIAM affirmait que le piéton devait pouvoir suivre d'autres chemins que l'automobile, c'est-à-dire avoir un espace qui lui est propre, puisque la séparation des flux se faisait toujours aux dépens des piétons.

Photogramme du film *Inherent Vice*, réalisé par Paul Thomas Anderson, 2014. La présence du personnage sur la route est à la fois hors du temps et hors d'échelle.

Cela permettrait au piéton d'être, dans une durée non imposée par l'automobile ou d'autres personnages de la grille. Le corps devrait pouvoir exister lui aussi dans la grille dans ses propres références spatiales et temporelles.





L'entrée du mall de DTLA (*The Bloc*) à un niveau plus bas que celui de la grille.

Le corps toléré en marge de la grille

Il existe des espaces où l'homme qui marche peut aller ; il est intéressant de noter que ces espaces sont toujours exclus de la grille c'est-à-dire à l'intérieur des îlots, à la limite de l'espace privé et séparés de la grille par des seuils très clairs, au même titre que l'espace résidentiel. Ces espaces publics sont pour la plupart des espaces commerciaux, avec surtout les *malls* (centres commerciaux et galeries marchandes), les supermarchés ou les banques. Si le parking ne fait pas déjà office de filtre, une différence de niveau de sol marque un détachement de la grille. Les bibliothèques constituent une catégorie à part : ce sont les seuls espaces publics avec les espaces verts qui accueillent la population sans exiger de mouvement permanent ou d'action commerciale. Étant donné l'importante population de sans-abris, c'est également le lieu où la plupart se rendent pendant les horaires d'ouverture.

« [Los Angeles is a] thirty-five-mile-per-hour city where the very notion of the street as public space remains alien somehow⁹. »

Il va sans dire que la grille manque cruellement d'espace public ; la ville de Los Angeles est célèbre depuis des décennies pour cette lacune¹⁰. Si le corps est toléré, l'ambition du collectif est généralement absente des espaces de rencontre. Quelques exceptions permettent à certains espaces urbains ouverts au collectif de s'insérer dans la grille ou de s'y accoler, à certaines conditions : prendre l'espace de l'automobile.

9. Ulin, *Sidewalking*, p.2. op. cit. "Los Angeles est une ville à 60 kilomètres-heure où la notion même de rue comme espace public demeure d'une manière ou d'une autre inconnue." [Traduction libre]

10. Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles: le mythe américain inachevé* (Paris: CNRS, 1997), p.89.

Présence des corps sur la grille

À la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle, les rues étaient congestionnées par plusieurs types d'usagers : vélos, tramways, piétons, dont des vendeurs ambulants ou même des orateurs politiques¹¹. Une série de régulations a banni cette activité au cours de la première moitié du XX^{ème} pour laisser la place à l'automobile et au statut exclusif de transport de la grille¹². Quelques négociations minoritaires sont prises en charge par la ville pour faire cohabiter le piéton et l'automobile.

D'abord en ce qui concerne la mobilité, l'automobile commence à être perçue comme une option parmi d'autres. Le *Complete Streets Act* est adopté par l'État de Californie en 2009 pour assurer l'accessibilité de tous modes de transport sur la grille, et a donné naissance au projet *MyFigueroa*. Encore en cours à l'heure actuelle, il prévoit un partage plus équitable de la surface de la grille entre piétons, vélos, transports publics, espaces verts et voitures. En 2010, la ville lance le *Los Angeles Bicycle Plan* qui prévoit l'implantation d'un réseau intégré de 2 700 kilomètres de pistes cyclables dans la ville. En effet, en dehors des déplacements domicile-travail, le trajet moyen en Californie du Sud est de moins de 8 kilomètres¹³, une distance qui peut donc être parcourue facilement à vélo (25 minutes) voire à pied si elle est inférieure à 2 kilomètres (20 minutes) d'autant plus à Los Angeles où le relief est très faible. L'enjeu principal est la sécurité, car l'écart entre les vitesses des différents modes de transports crée de nombreux accidents. Des pistes cyclables ont

Piste cyclable séparée par un terre-plein à Santa Monica



11. Ghorra-Gobin, p.92. op. cit.

12. Anastasia Loukaitou-Sideris, « Los Angeles: Planning a City of Networks, disP - The Planning Review », 2013, p.9. op. cit.

13. Mike Davis, *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*, New ed (London ; New York: Verso, 2006), p.84.



Scrambled crossing à Santa Monica

ainsi été informellement peintes par les cyclistes en 2008¹⁴ pour signifier davantage leur présence sur la grille.

La ville de Santa Monica, municipalité indépendante mais incluse dans l'aire métropolitaine de Los Angeles, a lancé plusieurs initiatives pour faire une place au piéton dans l'espace de sa grille¹⁵. Plusieurs croisements dans le centre suivent le principe du *scrambled crossing* (croisement brouillé) : lorsque les feux deviennent rouges pour les deux axes automobiles, le centre du carrefour est exclusivement consacré aux piétons qui peuvent traverser en diagonale ou perpendiculairement à la rue.

Pour ce qui est de la présence sur la grille, quelques rares places de parking dans les rues du *downtown* sont parfois occupées par les espaces de restauration adjacents¹⁶ (*parklets*). Ces occupations mixtes de la rue paraissent anecdotiques davantage que tangibles à long terme.

Lorsqu'on parle de cohabitation sur la grille aujourd'hui, on se heurte souvent à la vitesse différenciée des usagers car l'écart est devenu trop important entre l'homme et l'automobile, qui a supprimé au nom de son mouvement non restreint la multifonctionnalité sociale la rue. Comme cela fut constaté déjà au début du siècle dernier, la séparation stricte des flux semble nécessaire pour faire exister différents types de présences sur la grille ; car malgré les ambitions affichées par les municipalités, il est aujourd'hui extrêmement compliqué de marcher ou de faire du vélo à Los Angeles. L'idée n'est pas de restaurer une vision du passé mais de comprendre où l'homme qui marche

14. Gordon C. C. Douglas, *The help-yourself city: legitimacy and inequality in DIY urbanism* (New York, NY: Oxford University Press, 2018), p.158. NY: Oxford University Press, 2018

15. www.santamonica.gov/santa-monica-pedestrian-investments

16. Loukaitou-Sideris, « Los Angeles: Planning a City of Networks, disP - The Planning Review », p.9.

pourrait exister indépendamment de l'automobile dans la grille, quels nouveaux espaces de la ville peuvent accueillir sa présence et sous quelles conditions.

Occupation de l'espace de l'automobile

Comme la planification de la grille a suivi un objectif de fonctionnalité depuis l'arrivée de l'automobile, la majorité de sa surface est un espace de circulation. Chercher un espace pour l'homme, souvent pour le collectif, revient à squatter l'espace asphalté de la voiture individuelle.

Les parkings, malgré leur fonction originelle bien précise, deviennent des *by-products* urbains¹⁷ dès lors qu'ils ne sont pas occupés, ces vides qui échappent à un usage prédéfini et peuvent jouer toutes sortes de seconds rôles.

Certains parkings isolés de l'agitation des grands axes sont des lieux de rassemblements informels de manière récurrente, pour manger, écouter de la musique ou vendre des vêtements. D'autre part, c'est là que l'automobiliste redevient piéton. Ainsi, l'immense parking au croisement de Fairfax et 3rd Street, entre le centre commercial *The Grove* et un supermarché *Whole Foods* est un endroit plus emprunté par les piétons que n'importe quelle rue adjacente, entre leurs courses et le retour à leur voiture.

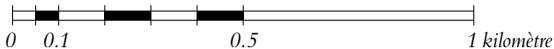
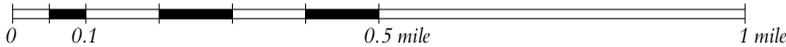
Un parking du quartier de Leimert Park occupé régulièrement par des piétons



Ponctuellement, la chaussée dédiée à la circulation peut être fermée à l'automobile pour être empruntée par d'autres usagers. C'est le cas de l'événement CicLAvia, la fermeture d'une portion d'un grand axe donnée aux vélos, créé en 2010 et inspiré par son analogue *Ciclovía* qui a lieu tous les dimanches matin à Bogotá, en Colombie depuis les années 1970. CicLAvia attire 30 000 à

17. Momoyo Kajijima, Junzo Kuroda, et Yoshiharu Tsukamoto, *Made in Tokyo* (Tokyo: Kajima Inst. Publ, 2001).

Histoire d'une grille



Le quartier de la 3rd Street Promenade à Santa Monica est très dense en *malls* et autres commerces. Les dimensions sont celles de la grille de Jefferson, mais les grands axes sont plus nombreux.

- Autoroute
- Routes principales
- - - Third Street Promenade
- Surface exclusivement piétonne
- Océan Pacifique
- Commerces
- Services commerciaux
- Tissu résidentiel



100 000 personnes environ quatre fois par an. Contrairement à l'événement colombien, l'occasion n'est pas prise pour créer une allée et un espace de rencontre mais plutôt strictement comme une large piste cyclable sur laquelle les usagers ne s'arrêtent pas¹⁸. Malgré cela, le vélo transforme la grille, il l'occupe différemment, comme l'explique Alison, architecte angeleño :

« CicLAvia changes the perception of the street, you don't have all that noise, you can actually hear people laugh¹⁹. »

À Santa Monica, une portion de rue (*3rd Street*) a été définitivement fermée à la circulation automobile en 1989 pour être convertie en une galerie marchande piétonne appelée *3rd Street Promenade*.

La petite échelle de la grille de Santa Monica, la fraîcheur due à la proximité de l'océan et l'échange commercial favorisent la présence de piétons et notamment de touristes sur cet axe. La proximité de la plage et de sa jetée en fait également une attraction rattachée aux loisirs. L'axe est structuré par les espaces commerciaux ; il s'agit véritablement d'un *mall* en plein air. C'est une occupation marchande avant d'être une occupation piétonne. Cependant, la popularité de cet endroit et les rassemblements qu'il engendre signale une forte demande des habitants.

18. Témoignage d'Adonia Lugo, impliquée dans les événements de CicLAvia, interview personnelle, novembre 2019.

19. Interview personnelle d'Alison Kendall, architecte à Santa Monica, novembre 2019. "CicLAvia change notre perception de la rue, il n'y a plus tout ce bruit, on peut vraiment entendre les gens rire." [Traduction libre]

People's Street est un autre exemple, dans le quartier de Leimert Park qui fait partie de South Central. L'axe occupé par la voiture était tellement large qu'il a été reconnu comme surdimensionné et réaménagé en 2015 par la ville à la demande populaire. Cette démarche de projet s'inscrit dans une initiative du département de transports de Los Angeles intitulée *Livable Streets*²⁰ : la municipalité offre la possibilité aux habitants de constituer des dossiers proposant des projets d'aménagement de leurs quartiers.

« The community gets involved because it is the only solution. It is also interesting because it is allowing everyone to think of *what they want, what it would be like*, if it wasn't for that political imperialism. It is allowing people to put their stories together; you can see it. There is energy all over the place. It's not just one network of things, there is not just one ground: we're vibrations too. And we can create constellations of things, by making the street something you can walk on, by giving people space to sing in a choir, to take dance classes, whatever. The point is, you make it for your community, you got to have the space for your community. That's what we fight for²¹. »

Performance artistique sur la place



20. ladotlivablestreets.org

21. Interview personnelle de Ben Caldwell, 74 ans, réalisateur de films, proclamé maire non-officiel de Leimert Park, *People's Street*, novembre 2019. «La communauté s'implique car c'est la seule solution. C'est aussi intéressant parce que ça permet à tout le monde de réfléchir à ce qu'ils veulent, ce que ce serait sans cet impérialisme politique. Ça permet aux gens de mettre leurs histoires ensemble ; on peut le voir. Il y a de l'énergie partout ici. Ce n'est pas juste un réseau de chose, il n'y a pas qu'une surface : nous sommes aussi des vibrations. Et on crée des constellations, en faisant de la rue un espace où on peut marcher, en donnant aux gens un espace pour chanter dans une chorale, pour prendre des cours de danses, ou ce qu'ils veulent. L'idée c'est que chacun peut agir pour sa communauté, chacun a le droit d'avoir de l'espace pour sa communauté. C'est pour ça que nous nous battons.» [Traduction libre]



Stand de vêtements sur la place

Ce projet a permis au quartier de Leimert Park de se reconstituer une identité et une unité, et d'impliquer l'ensemble des citoyens. Tous les dimanches, la *Village Plaza* (place du village) devant un ancien théâtre aujourd'hui abandonné est occupée par plusieurs stands de musique, d'artisanat et de restauration rapide. Aux alentours de ce croisement, deux cafés ont ouvert, une grande salle est mise à disposition par certains habitants pour donner des cours de danse et de musique. La permanence et la récurrence de cette présence collective permettent de développer l'espace adéquat qu'elle appelle. Les habitants s'en réjouissent et l'événement hebdomadaire existe toujours actuellement, quatre ans après la fin des travaux. Comme en témoigne cette résidente de Leimert Park, il s'agit de créer un espace pour la conscience collective :

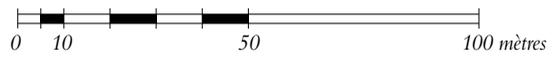
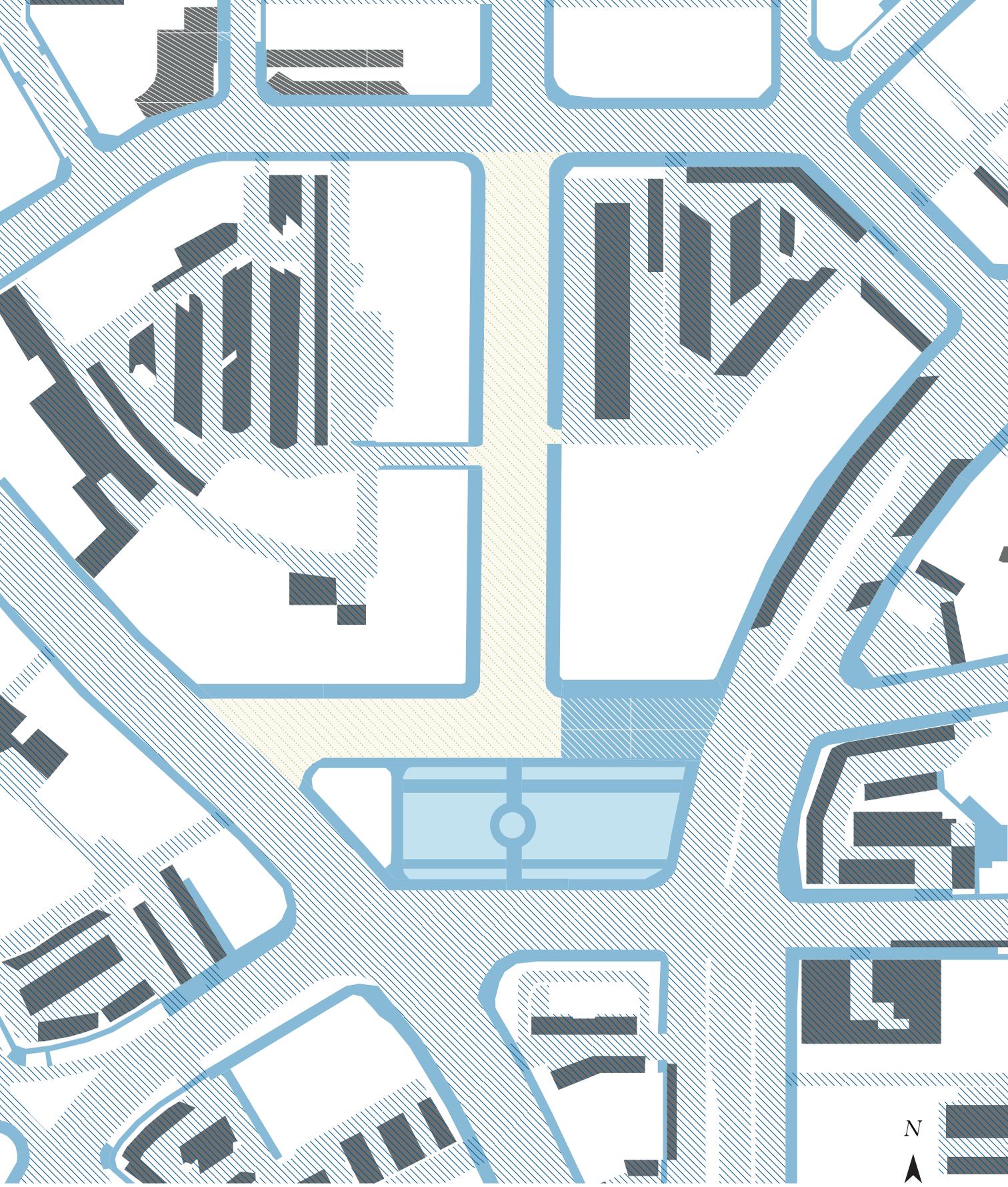
« We've got to know each other. People they drive by, they don't stop. I stop and chat, like hi, I am so and so. It won't hurt! You got to talk to people. You got to know your community. (...) It has to be a revolution, a revolution of the local people, because that's what this whole country is about. (...) You got to be mindful of people, whoever they are, wherever they are. That's why I am so glad they opened this [People's street and the Hot'n'cool café] up. They give people hope²². »

Page suivante : La répartition du sol de People's Street, Leimert Park

- ▧ Espace accessible à l'automobile
- Parking public
- Espace accessible aux piétons
- Parc public
- ▨ Village Plaza
- Zone occupée par les résidents tous les dimanches

22. Interview personnelle de Dr. Makalani, 75 ans, anthropologue et écrivaine, à Leimert Park, novembre 2019. « Nous devons nous connaître les uns les autres. Les gens sont dans leurs voitures, ils ne s'arrêtent pas. Moi je m'arrête et je discute, j'interpelle les gens, salut, je m'appelle comme ci etc. Ça ne fait pas de mal ! Il faut parler aux gens. Il faut connaître sa communauté. (...) ça doit être une révolution, une révolution des locaux, parce que c'est sur ça que s'est fait tout ce pays. (...) Il faut être conscient des gens, qu'importe qui ils sont et où ils sont. C'est pour ça que je suis si fière qu'ils aient ouvert ce café. Ils donnent de l'espoir aux gens. » [Traduction libre]





Histoire d'une grille



Degnan Boulevard à côté de People's Street, dont la chaussée fait 22 mètres de large, un jour de semaine (en haut) et le dimanche (en bas). La rue était occupée davantage comme espace de parking que de circulation, comme c'est toujours le cas aujourd'hui. L'espace de parking reste associé à celui du collectif.

Le verrouillage de certaines grilles dans la grille initié dès les années 1930 et le développement d'unités centripètes évoqués dans le chapitre 4 avaient pour cause ce manque d'interaction sociale²³. Beaucoup n'ont pas atteint leur but car l'espace interstitiel entre l'habitat individuel et la grille automobile est également occupé par la voiture individuelle. Il s'agit ici de distendre ce moment de transition, d'occuper cette échelle manquante, en recréant le désordre des déplacements humains et les rencontres dues au hasard.

Remarquons que les voitures sont toujours omniprésentes dans le paysage. Davantage qu'un moyen de transport, c'est l'espace individuel dont on sort pour pénétrer l'espace du collectif, prouvant que l'espace de la grille entre les maisons et la *Village Plaza* n'en est pas encore un.

23. Peter G. Rowe, *Making a middle landscape* (Cambridge, Mass: MIT Press, 1991), p.209.

Chapitre 6

L'arbre et le vivant



Melrose Avenue en 1910, allées d'arbres plantées à la fin des années 1880 qui furent retirées dans les années 1920

L'arbre occupe une place oubliée dans cette histoire. La Californie est souvent représentée comme un Éden, paradis pour tous les êtres vivants. À Los Angeles en particulier, les habitants identifient beaucoup la ville aux arbres et notamment aux palmiers, qui comme la majorité des arbres sur la grille ne sont pas issus d'espèces endémiques. La ligne se dédouble : il ne s'agit plus d'un axe mais d'une allée encerclant un espace. Cette façon d'habiter la grille permet à l'œil de s'arrêter dans un horizon où très peu d'éléments verticaux s'imposent, elle offre un cadre à la perspective. Dès le début du siècle, des allées d'arbres sont plantées pour habiller la grille et constituer son paysage.

La nature est une composante importante de l'identité américaine, fortement rattachée au concept de Frontière. Malgré le colonialisme territorial qui a accompagné la conquête de l'Ouest, l'image des Grands Espaces intouchés par l'homme est une constante très présente dans l'imaginaire collectif. En anglais, on désigne sous le nom de *Wilderness* cette nature indomptée, lieu de vie des bêtes sauvages, dont l'espèce humaine est absente¹. L'usage même de ce terme témoigne

1. Définition du Cambridge Dictionary.

d'une opposition stricte entre l'état naturel sauvage du monde et la culture domestiquée : la *Wilderness* est l'ultime rempart contre la civilisation².

La nature intouchable

Le terme de *Wilderness* entre dans la langue anglaise au XIV^{ème} siècle et spécifiquement lorsque John Wyclif l'utilise dans sa traduction de la Bible pour évoquer le désert du Proche Orient, la terre désolée, sans eau et ses franges arides. À l'époque, elle éveille surtout un sentiment de confusion ou d'effroi (d'où le terme *bewildered* : perplexe). C'est maintenant davantage l'image de la forêt touffue qui représente ces lieux loin de la clairière, de l'oasis ou de la ville où l'homme a ses repères familiers. Tenons ce premier glissement pour preuve du caractère relatif de cette notion : est *Wilderness* le lieu qui est perçu comme tel, qui donne la sensation à l'homme qu'il est perdu, seul dans un monde sans traces ni marques humaines³. C'est une invention exclusivement culturelle.

La notion se précise avec le vote du *Wilderness Act* en 1964 qui définit la conception et la protection de la nature aux États-Unis, comme quelque chose de séparé et d'intouchable. Cette loi arrive juste un siècle après la protection de la vallée de Yosemite en Californie en 1864, qui deviendra le premier Parc National. L'institution des Parcs Nationaux joue un rôle décisif en ce qu'elle considère cette *Wilderness* comme un espace rattaché à la Nation américaine, qui doit être clôturé et protégé. À l'origine, le Gouvernement Fédéral concède la vallée de Yosemite à l'État californien d'une part pour la préserver en tant

2. William Cronon, éd., *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature* (New York, NY: Norton, 1996), p.16.

3. Roderick Nash, *Wilderness and the American Mind*, 4. ed (New Haven, Conn.: Yale Univ. Press, 1967), p.34.

qu'espace unique et intouché, de l'autre pour mettre ces mêmes ressources à disposition de la population pour leur plaisir, loisir et éducation⁴. Il y a déjà dans cette ambition un rapport paradoxal au paysage dit sauvage : faut-il y autoriser la présence humaine si c'est son absence qui le constitue ?

La Californie compte 9 de ces 60 Parcs Nationaux, soit plus que n'importe quel autre État. Los Angeles est entourée des Parcs Nationaux de Joshua Tree au Sud-Est, de celui du désert de Mojave au Nord-Est, et de celui des Channel Islands à l'Ouest. C'est à Los Angeles qu'a été proposée la loi établissant la création des Forêts Nationales en 1891, à la suite de conflits entre les propriétaires terriens des collines de San Gabriel et les entreprises d'exploitation minière qui dégradèrent le paysage. La ville est aujourd'hui entourée des Forêts Nationales de Los Padres au Nord-Ouest, Angeles au Nord (sur les collines San Gabriel), San Bernardino au Sud-Est (sur les collines du même nom), et Cleveland au Sud. Les collines de Santa Monica sont une zone récréative bénéficiant également d'une protection fédérale. En cohérence avec la volonté originelle de l'établissement américain sur le territoire et en particulier de Los Angeles au bout de la Frontière, la nature à l'état sauvage n'est jamais loin : la ville en est entourée.

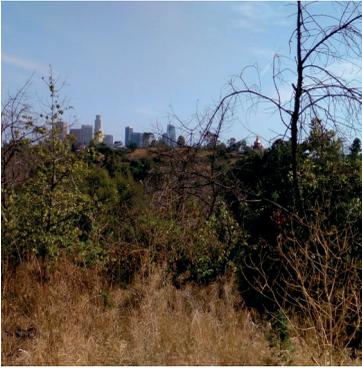
Parking près du Pier de Santa Monica, marquant la limite et le contraste entre les deux mondes : celui de l'asphalte et celui de l'étendue intouchable, la plage et l'océan.



La *Wilderness* est rejetée à l'extérieur de la grille ; les espaces verts en sont quasiment absents. Ils sont concentrés pour la plupart sur les collines, ou privés comme les golfs et autres clubs de loisirs. Les quelques parcs publics ne représentent que 7.9% du sol de la ville⁵. La majorité sont des espaces domestiqués comme les cimetières.

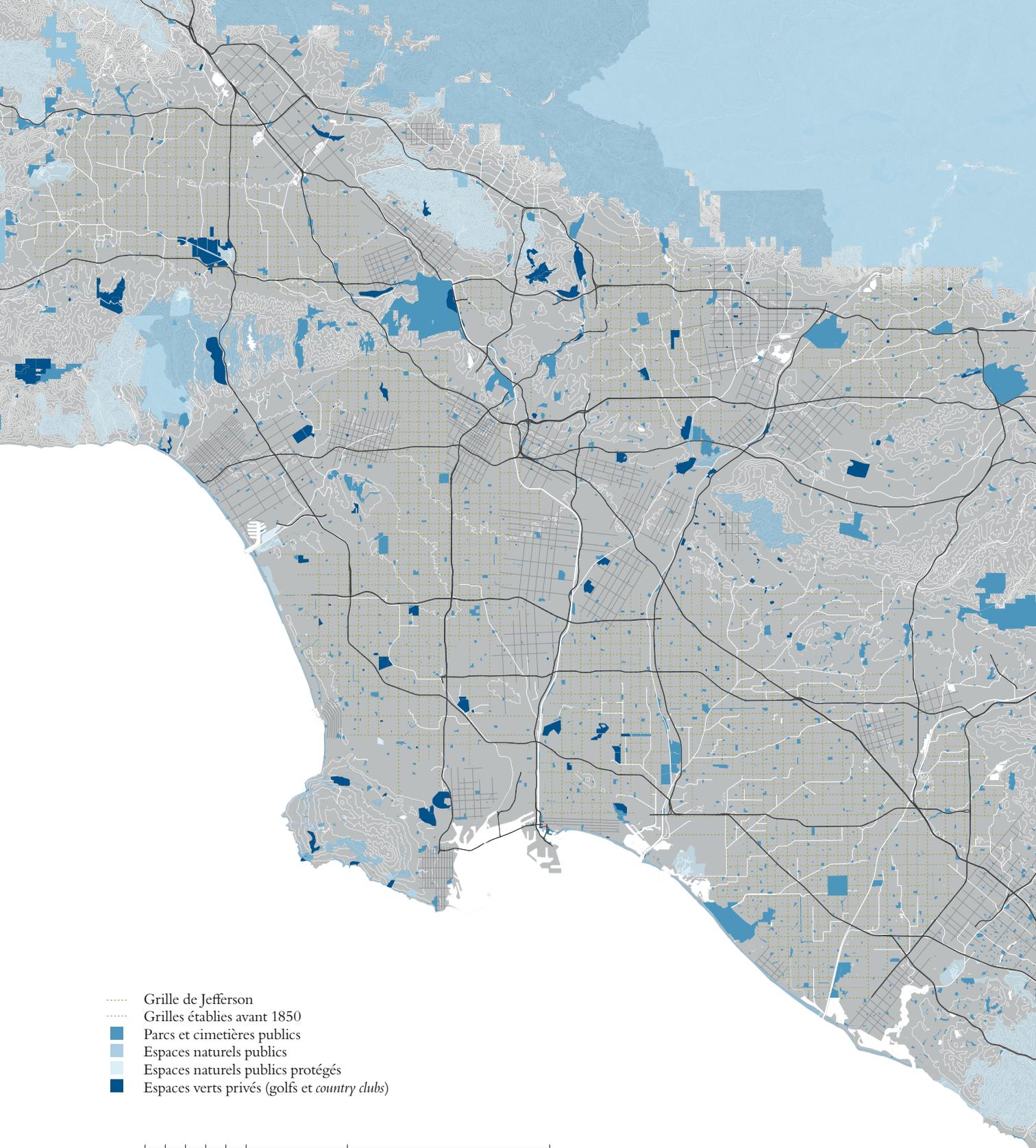
4. Yosemite Valley Grant Act, Senate Bill 203, 30 juin 1864.

5. Anastasia Loukaitou-Sideris, « Los Angeles: Planning a City of Networks, *disP - The Planning Review* », 2013, p.11.



Vue du *downtown* depuis Griffith Park

Il existe deux exceptions, qui sont exclues de la grille car ce sont aussi des exceptions topographiques : le parc Griffith à l'Est des collines Santa Monica, et le parc Elysian au Nord du *downtown*. C'est cette proximité entre la nature sauvage et la grille qui fait un des attraits principaux de la ville ; rien d'étonnant à ce que les quartiers les plus attrayants se trouvent à cette limite, au début des collines. La seule nature incluse dans la grille de la plaine est à l'opposé de cette *Wilderness* : ce sont des arbres domestiqués, implantés pour embellir l'image de la ville.

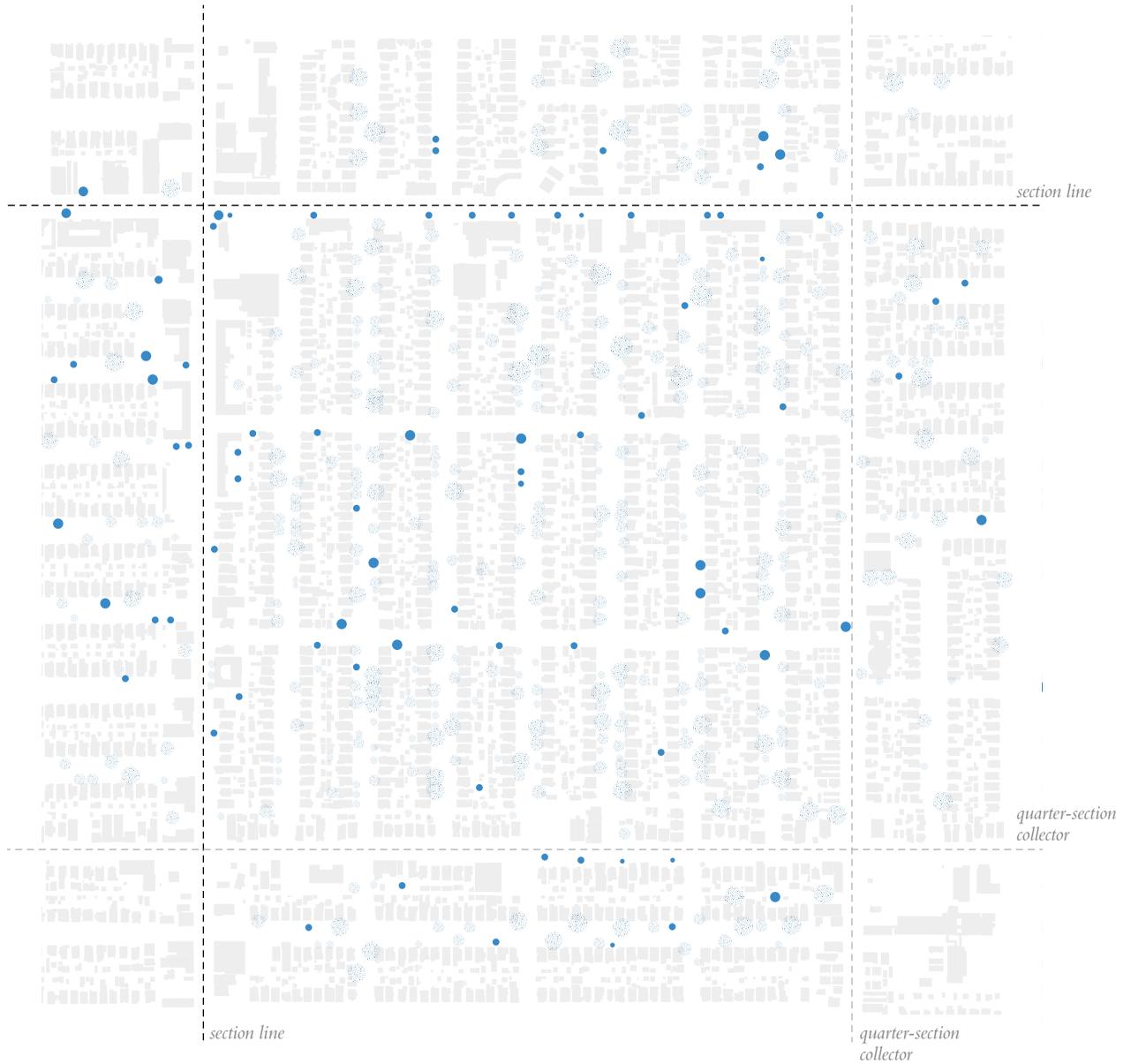


- Grille de Jefferson
- Grilles établies avant 1850
- Parcs et cimetières publics
- Espaces naturels publics
- Espaces naturels publics protégés
- Espaces verts privés (golfs et *country clubs*)

0 1 2 5 10 20 miles

0 1 2 5 10 20 30 kilomètres







Allée de palmiers à Costa Mesa, Orange County, zone résidentielle de l'aire métropolitaine de Los Angeles

Des grilles d'arbres dans la grille

- Palmiers
- ⊗ Autres espèces d'arbres

Les fonctions de l'arbre

L'arbre dans la grille est un objet majeur d'identification de la ville. Les alignements de palmiers en particulier sont souvent la première chose que Los Angeles évoque à ses habitants⁶ : la grille d'arbres est partie intégrante de son identité.

Sur 23 espèces de palmiers, une seule est endémique (le *Washingtonia filifera*, ou *California Fan Palm* en anglais). Les palmiers ne sont pas un cas isolé ; les citronniers, les poivriers sauvages, les eucalyptus et les jacarandas qui sont également très courants ont aussi été importés au tournant du XX^{ème} siècle⁷. Avant 1930, seules les collines étaient couvertes de garrigue, et quelques sycomores et chênes rompaient la monotonie de la plaine : on peut parler d'artificialisation du milieu naturel⁸.

Les allées d'arbres et notamment de palmiers se sont imposées

6. Sur 18 personnes interrogées à Los Angeles en novembre 2019, 10 ont répondu "les palmiers" à la question : "Que vous évoque Los Angeles ?". Les 8 autres ont répondu les embouteillages ou les voitures.

7. Cynthia Ghorra-Gobin, *Los Angeles: le mythe américain inachevé* (Paris: CNRS, 1997), p.55.

8. Ghorra-Gobin, p.53. op. cit.

sur la grille pour embellir la ville à la veille des Jeux Olympiques de 1932⁹. Leur plantation de manière systématique à l'échelle régionale est inédite.

Ajoutons que le pouvoir évocatif des arbres et notamment celui du palmier n'est pas à négliger. D'abord rattaché à la Terre Sainte, à l'Orient et aux Tropiques, les palmiers commencent dès 1900 à être des symboles de luxe et de divertissement. Le palmier s'impose donc comme ornement urbain symbole d'exotisme, de luxe et de loisirs. Il sera fortement popularisé par l'industrie du cinéma dont l'émergence est synchrone, ainsi que plus tard par celle de la télévision¹⁰.

« Kinney understood that trees provided a foil against the relentless sameness of the Los Angeles grid. Lacking other “natural” features, developers actively deployed – and continue to deploy – trees to give presence, history, and a sense of luxury. The repetitive, geometric layout of palms along the newly formed streets helped give value to the platting and parceling of otherwise abstract, featureless land¹¹. »

Déplacement d'un palmier à Los Angeles, 1913



Si le palmier n'est pas fonctionnel (il ne produit rien et son rôle écosystémique est faible), il présente plusieurs avantages en tant qu'ornement : il n'offre pas de forte particularité par rapport aux autres, et peut facilement être déplacé car ses racines sont peu profondes. Bientôt, il incarne Los Angeles et devient une icône du paysage de la grille. Certains axes ou quartiers se distinguent par les essences d'arbres utilisées, comme Palm Drive, Oak Street ou Magnolia Avenue. Beverly Hills se remarque par sa

9. Warren Techentin, “Tree Huggers” dans Kazys Varnelis, éd., *The Infrastructural City: Networked Ecologies in Los Angeles* (Barcelona: Actar, 2008), p.135.

10. Warren Techentin, “Tree Huggers” dans Varnelis, p.132. op. cit.

11. Warren Techentin, “Tree Huggers” dans Varnelis, p.137. op. cit.



Photographie d'Ansel Adams, South Kenmore Avenue, années 1940. Les palmiers caractérisent la perspective de la grille à Los Angeles.

végétation riche et luxuriante¹². En effet, plus un quartier est riche, plus les arbres y sont nombreux et plus la composition végétale y est recherchée.

La perspective de la grille est structurée par ces arbres. Bien plus hauts que la plupart des bâtiments de Los Angeles, ils s'imposent dans l'image de la ville. Ils existent aux côtés des lampadaires, poteaux électriques et téléphoniques, à une échelle bien plus grande que celle de l'homme ou même du bâtiment parfois.

À la différence des perspectives dessinées pour la No-Stop City par le groupe Archizoom, celle de la grille de Los Angeles est centrée autour d'un vide réservé à la circulation de l'automobile : rien ne peut s'y établir de manière fixe, tous les ornements sont repoussés en bordure de cet espace et viennent constituer un couloir pour la perception par l'automobiliste.

Paysage interne de la No-Stop City, image du groupe Archizoom, 1970



12. Ghorra-Gobin, *Los Angeles*, p.54. op. cit. Beverly Hills compte 33 000 arbres en 1997.



Terre-plein au centre d'un axe majeur (*section line*). Le rôle de l'arbre n'est ici qu'ornemental.

Parkway recréé après sa disparition au profit de l'élargissement de la chaussée. Les arbres sont utilisés comme un espace tampon entre la grille automobile et le *LA ecovillage*. Les dessins sur le sol témoignent de la volonté de réappropriation du sol de ce quartier.



L'allée d'arbres s'inscrit dans la grille de part et d'autre de la chaussée, sur le *parkway* séparant le flux piétonnier de la chaussée. Il a un rôle d'espace tampon, physique et visuel tout d'abord mais aussi sonore. Le feuillage de l'arbre étouffe en effet les bruits et diminue la réverbération au sein d'un quartier.

Déjà à l'époque des Grands Ensembles en Europe dans les années 1930, les Modernes évoquaient les arbres dans la ville comme remparts. Ils opposaient le plein au vide et dans ce vide non bâti se répartissaient les infrastructures et « l'espace vert », une surface plane dépendant bien souvent de la voirie et servant d'espace tampon¹³. Il s'agissait alors d'ouvrir une surface libre pour créer un cœur fédérateur, sans lui accorder de fonction précise. Il s'agit aujourd'hui de concevoir la végétation dans la ville davantage comme une épaisseur construisant le paysage et le vivant plutôt qu'une surface de verdure, conception bien réductrice.

L'arbre a en effet une fonction écosystémique complexe. Tout d'abord, il opère une régénération de l'air par la photosynthèse (il absorbe le dioxyde de carbone et produit du dioxygène) et ses feuilles servent de support aux poussières et aux polluants atmosphériques. Elles font office de site de rétention temporaire et évitent aux particules volatiles d'être assimilées par les habitants. Ensuite, l'arbre stabilise le sol et le fertilise : il favorise des microclimats propices à la vie. Enfin, il est souvent utilisé contre le phénomène de surchauffe dans les villes due à l'intensification des activités humaines et la minéralisation des surfaces car il mitige les excès de température. En effet, il peut retenir ou transpirer de l'eau et donc humidifier l'air (par évapotranspiration) en fonction des températures extérieures. Sa

13. Virginie Picon-Lefebvre et Programme Cité-projets (Plan construction et architecture), éd., *Les espaces publics modernes: situations et propositions*, Collection Architectures 4 (Paris: Moniteur, 1997).

silhouette enfin protège des radiations, entretient la circulation de l'air et évite ainsi la stagnation des polluants¹⁴.

Certains arbres ont en outre une production nourricière. Le projet *Fallen Fruit* à Silver Lake¹⁵ produit des cartes des arbres fruitiers et organise des événements de quartier, afin d'établir une nouvelle forme de partage et de générosité à l'échelle de la communauté. L'idée s'est propagée dans d'autres quartiers, elle est également associée à des performances artistiques dans l'espace public¹⁶. Lorsque les arbres comme les espaces végétaux au sens large sont conçus comme un bien collectif, ils ont également un potentiel social en ce qu'ils encouragent des comportements communautaires autour de l'observation, du jardinage ou de la culture de jardins potagers par exemple.

Les palmiers comme nous l'avons évoqué ont un rôle écologique et donc social faible. Ils ne produisent ni ombre, ni fruit, ni bois et le faible volume total limite tout rôle végétal potentiel : ils ne sont qu'ornementaux. Sur les dizaines de milliers à Los Angeles, 40 000 ont été plantés avant 1932. Or, leur durée de vie est d'entre 70 et 100 ans : beaucoup sont en fin de vie et seront probablement remplacés par des arbres qui demandent moins d'eau et offrent plus d'ombre que les palmiers¹⁷.

Palmiers sur la grille produisant très peu d'ombre et au rôle écosystémique limité



14. T. Laurans et L. Wenger, « L'Arbre. Urbanisme, tradition et potentiels » (Enoncé théorique, EPFL, 2019), 25-28.

15. fallenfruit.org et Warren Techentin, "Tree Huggers" dans Varnelis, *The Infrastructural City*, p.144. op. cit.

16. Ligaya Mishan, « These Artists Are Creating Work That's About, and Made From, Food », *New York Times*, 29 novembre 2018.

17. Ally J. Levine, « L.A.'s palm trees are dying and it's changing the city's famous skyline », *Los Angeles Times*, septembre 2017.

La culture informelle du sol

Les *parkways* sur la grille sont donc principalement ornementaux mais possèdent un potentiel fort, car ils permettent une continuité de l'espace naturel le long de la grille. Ces bandes de terre comme les terrains vagues de la ville appartiennent techniquement aux résidents, mais la municipalité y exerce sa juridiction.

Un habitant de South Central appelé Ron Finley s'est fait connaître à partir de 2010 comme le *Gangsta Gardener* (gangster jardinier) car il cultivait illégalement son potager sur ces bandes de terre, ce qui l'a amené à entrer en conflit avec la municipalité. La loi a été modifiée, il est désormais possible de cultiver son potager sur les *parkways* de Los Angeles sans avoir besoin d'un permis municipal. Ron Finley s'est fait connaître à travers plusieurs reportages et son discours est devenu politique :



Parkway cultivé par Ron Finley

« So now you're exchanging food. You create a responsibility and you create a relationship in a community. The idea is really to develop community. It's about people. You're changing the ecosystem and we are part of the ecosystem so that garden is changing us. Then there's beauty¹⁸. »

Le projet a lancé l'impulsion nécessaire pour cultiver d'autres parties de la ville comme des terrains vagues. Ce n'est pas la première fois qu'un tel projet apparaît dans le quartier de South Central. A la suite des émeutes de 1992, la plus grande friche

18. TED Ideas worth spreading, « A guerrilla gardener in South Central LA », février 2013 "Maintenant vous pouvez échanger des aliments. Vous créez une responsabilité et vous créez une relation dans une communauté. L'idée est vraiment de développer la communauté, il s'agit des gens. On change l'écosystème et on en est partie intégrante, alors notre jardin nous change. C'est là qu'apparaît la beauté." [Traduction libre] ; www.ted.com/talks/ron_finley_a_guerrilla_gardener_in_south_central_la.



Ferme urbaine à City Terrace

urbaine de la ville (plus de 5.6 hectares) au croisement de 41st Street et Alameda Street est occupée par les habitants pour revendiquer entre autres leur autonomie alimentaire. La *South Central Farm* devient une des plus grandes fermes urbaines du pays. Le terrain est vendu par la ville en 2004 et les fermiers urbains en sont évacués de force en 2006 ; une pétition est en cours pour qu'il soit rendu à la population¹⁹.

Les conditions climatiques de la région sont idéales pour toutes sortes de cultures et rendent tous types de pratiques jardinières et potagères plus simples qu'ailleurs. Cette occupation informelle du sol est une volonté de réintégrer la nature dans la grille et d'y réinterpréter son rôle. C'est aussi une manière d'initier une indépendance alimentaire à l'échelle locale. La mise en culture illicite de la terre comme acte de rébellion est définie par Richard Reynolds comme du *guerilla gardening*²⁰. Le plus souvent en ville, sur des parcelles considérées comme des terrains vagues ou inutilisés et dont l'autorité publique est propriétaire, c'est souvent l'occasion pour des mouvements sociaux d'ouvrir une perspective de contestation et d'innovation²¹. Ce mouvement ouvre aussi la possibilité d'un rapprochement social car c'est souvent la manifestation d'un geste de défiance à l'autorité publique. À Detroit, Michigan, des parcelles abandonnées en lisière du *downtown* sont squattées de manière similaire par des jardins potagers²². Ce *guerilla gardening* n'est pas une solution à

19. www.change.org/p/los-angeles-city-council-bring-back-south-central-farm. La pétition se termine avec cette phrase : « Yes to Clean Air, Park Equity, Green Jobs, Food Justice, Food Entrepreneurship a Community Investment. » ; « Nous voulons de l'air propre, la justice environnementale, le respect de l'environnement, la justice alimentaire, l'entrepreneuriat alimentaire et l'investissement pour la communauté. » [Traduction libre]

20. cité dans George McKay, *Radical Gardening: Politics, Idealism & Rebellion in the Garden* (London, U.K.: Frances Lincoln, 2013), p.183.

21. McKay, p.192. op. cit.

22. Laurent Cibien et Pascal Carcanade, « USA : Detroit, la renaissance », *ARTE Reportage*, 2018.

l'échelle de la métropole mais c'est le signe d'une indépendance par rapport aux problèmes économiques que traverse la ville.

C'est ici aussi un geste de résistance à l'asphalte de la grille de l'automobile. Le *parkway* ou autre bande de terre cultivée dans la ville est déjà un « espace vert » et n'est en principe pas menacé de ne plus l'être. Il s'agit cette fois d'en faire quelque chose de plus qu'un espace tampon, d'obtenir un contenu esthétique ou alimentaire.

Il est intéressant de noter que ces projets émergent toujours dans une ambition politique et de partage. Cette réappropriation du sol de la grille qui passe par la pratique du vivant est aussi celle d'une échelle commune. Elle s'accompagne d'une pratique collective certes ponctuelle mais récurrente dans le temps.

La perception et la lumière

Chaque élément naturel participe à la constitution d'un écosystème urbain. L'arbre et le vivant constituent une présence déterminante dans l'histoire de la grille. La fonction écosystémique de l'arbre évoquée précédemment, sa forme et son image sont autant de stimulations des sens : diversité des odeurs, qualité de l'air, bruissements des feuilles ou sifflements d'oiseaux. Ils participent à la polarisation entamée par l'automobile²³ en recréant l'idéal pastoral américain dans des grilles abritées de l'agitation urbaine.

La vie sur la grille à Los Angeles est difficile pour une raison principale : la chaleur. La réflexion par l'asphalte, l'absence de vent et la pollution atmosphérique augmentent la température jusqu'à devenir difficile à supporter parfois. Les arbres sont des acteurs importants de l'espace ; ils fournissent plus ou moins

23. Cf. chapitre 4.

Angelenos se protégeant du soleil





Les arbres du parkway apportent de l'ombre sur le trajet du piéton.

d'ombre en fonction de leur couronne et entretiennent des masses d'air frais sous leurs feuillages. L'espace cloisonné par une allée d'arbres sur la grille de Los Angeles est en cela bien plus agréable qu'un axe nu de la grille.

Enfin, les allées d'arbres filtrent et atténuent la lumière californienne. Ils tirent profit de l'éternel soleil angeleno en reflétant, sur leurs écorces, branches et feuilles, une lumière toujours changeante. Les couleurs, formes, odeurs et sons de ces allées posent un contre-argument clé quant à la rigidité et la monotonie toujours critiquées de la grille. Le meilleur point de vue est celui au centre de l'axe de la grille : celui de l'automobile.

L'entretien de cet idéal dans les grilles résidentielles ne doit pas faire oublier les problèmes posés dans les grilles à plus grande échelle sur le tracé du *Public Land Survey System*. La conception de la nature polarisée entre ces deux extrêmes doit changer pour mieux habiter la grille. Elle doit exister non en termes d'absence ou de présence, mais comme personnage vivant à part entière :

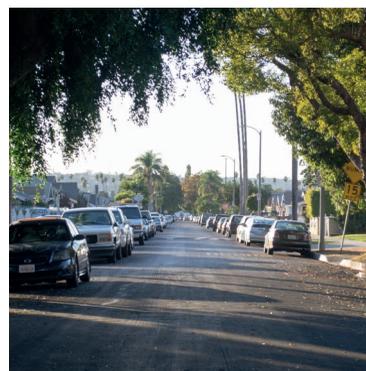
« ...Il ne faut jamais imaginer que nous pouvons trouver refuge dans une *Wilderness* mythique pour échapper à l'histoire et à l'obligation d'assumer la responsabilité de nos actions que le déroulement de l'histoire implique inévitablement. (...) Si la nature sauvage peut arrêter d'être (simplement) là-bas et commencer à être (également) ici, si elle peut être aussi humaine qu'elle est naturelle, alors peut-être nous pourrions commencer à nous atteler à la tâche infinie consistant à se battre pour vivre avec justesse dans le monde – pas seulement dans le jardin, pas simplement dans la *Wilderness*, mais dans l'habitat qui les abrite tous deux²⁴. »

24. William Cronon, « The Problem of Wilderness, or, the Return to an Evil Nature », *Ecologie & Politique* 38, n° 1 (2009): p.199, <https://doi.org/10.3917/ecopo.038.0173>.

Histoire d'une grille



Quarter-section collector streets,
rues mineures



*Continuous streets,
rues locales résidentielles*

Epilogue

Pour une grille post-pétrole

Si la ville de Los Angeles est ce qu'elle est aujourd'hui c'est notamment grâce à sa géographie, ou plutôt grâce à sa *seconde nature* : celle qu'elle s'est constituée par la grille. C'est l'histoire d'une vaste plaine sans qualités au premier abord, devenue un paradis agricole au prix de détournements massifs de cours d'eau, une immense réserve d'or noir et une plateforme commerciale avec un accès maritime qui lui ouvre les portes du monde.

La grille de Jefferson, arrivée au bord de l'océan après une course non interrompue de plus de trois mille kilomètres, a servi de structure au développement fulgurant de cette ville adolescente. C'est l'histoire d'une grille schizophrène, tantôt souple, tantôt rigide, distendue ou contenue : à la fois surexploitée et vide. Ici, elle est habitée et saturée, monopolisée principalement par la voiture, alimentée en permanence par une importante quantité d'énergie, puisant littéralement sans cesse dans ses ressources. Mais le pétrole n'est pas extrait d'un puits sans fond : les États-Unis ont passé leur pic de production de pétrole il y a près de 50 ans. En posant l'hypothèse communément admise de l'épuisement progressif des réserves pétrolières de Los Angeles d'ici 2040, la grille de Los Angeles se doit de changer radicalement, au moins de mode de fonctionnement.



Wilshire Boulevard, Bas Princen, 2005

La grille est un personnage structurant et malléable. Son histoire dépend de ses rencontres et du temps qui passe, elle a servi et sert encore aujourd'hui de support à des programmes différents voire conflictuels ; sa disponibilité et son universalité font son paradoxe. C'est un objet architectural, un « fait urbain » au sens d'Aldo Rossi¹ : si la forme perdure, les programmes qui l'habitent évoluent. La construction du territoire subsiste au-delà de sa structure initiale, et implique donc une faible spécialisation fonctionnelle². On peut parler d'autonomie sur la grille : elle va survivre à l'évolution et l'obsolescence de sa fonction. On peut dès lors y projeter de nouveaux espaces dans la ville, sans le filtre omniprésent sur l'homme qu'est l'automobile.

Une fois l'unité de référence qu'est le mile posée, la grille s'est multipliée et divisée : il existe une infinité de grilles dans la grille. A Los Angeles, on est dans la grille depuis l'aéroport ou le plus grand des boulevards jusqu'au palier de porte. Cependant, il existe entre ces deux extrêmes une échelle intermédiaire qu'une architecture pourrait matérialiser. Reyner Banham décrit déjà en 1971 avec précision l'incapacité de l'architecture muette des *dingbats* à relier les échelles de la ville³ comme l'illustre la photographie de Bas Princen ci-contre. Ces bâtiments ne s'adressent à personne et détruisent la possibilité de tenir un espace entre la grille et le corps. L'espace de la rue est fait de frictions, de fragmentations et de discontinuités : c'est là que l'architecture reconnaît ses limites, c'est également là qu'elle prend le relais.

1. Aldo Rossi, *L'architettura della città* (Milano: Il Saggiatore, 2018) édition originale 1966.

2. Éric Alonzo, *L'architecture de la voie: histoire et théories* (Champs-sur-Marne : Marseille: École d'architecture de la ville & des territoires ; Éditions Parenthèses, 2018), p.499.

3. Reyner Banham, *Los Angeles* (Paris: Parenthèses, 2008), p.173.

A l'époque des déplacements quotidiens massifs impliquant des problèmes extrêmes de congestion routière à Los Angeles, il serait judicieux de traiter ce palier traversé chaque jour par des millions de personnes entre la grille de la métropole et celle de la maison individuelle. Il s'agit non seulement d'échelles spatiales mais également d'échelles de temps. La présence du collectif dans un espace est par essence ponctuelle. Chaque existence propre est basée sur son individualité, en tension entre solitude et sociabilité, et l'existence d'une société repose sur des instants de croisement des rythmes des individus qui la composent. Lors du cours intitulé "Comment vivre ensemble" tenu au Collège de France en 1976-1977, Roland Barthes désigne par le terme *idiorythmie* le fait que chaque individu au sein d'une société peut vivre à son propre rythme, en s'appuyant sur l'exemple de l'organisation d'une communauté monacale sur le Mont Athos, en Grèce. Il s'agit d'envisager le collectif non pas en contradiction avec l'individu mais comme une possibilité de coexistence et de juxtaposition des rythmes des uns et des autres. Il existerait un espace pour l'expression individuelle dans une configuration collective : un espace *idiorythmique* et partagé.

La grille sans voitures



L'automobile est un personnage puissant et exclusif dans la grille, qui fragmente les espaces tout en les reliant. C'est également un des premiers menacés par la descente énergétique : la fin de l'énergie bon marché conduira à une limitation voire à une diminution de la circulation automobile⁴. Réfléchir à la grille sans pétrole permet d'envisager la continuité de l'espace sans voiture, cet espace qu'elle a tant élargi. L'homme circulera sur un sol équivoque, et la continuité du vivant pourra être maintenue par le retrait de certaines surfaces asphaltées. La grille jouera davantage son rôle d'interface à l'échelle humaine : elle persistera.

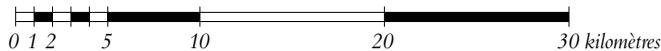
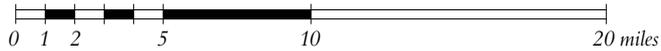
4. Philippe Bihouix, *L'âge des low tech vers une civilisation techniquement soutenable* (Paris: Éd. du Seuil, 2014).

Carte de localisation des endroits cités



Océan Pacifique

- Bassin de la Los Angeles River
- Ville de Los Angeles telle qu'elle a été délimitée en 1858



Bibliographie

- Alonzo, Éric. *L'architecture de la voie: histoire et théories*. Champs-sur-Marne : Marseille: École d'architecture de la ville & des territoires ; Éditions Parenthèses, 2018.
- Appleyard, Donald ; Kevin Lynch ; John Randolph Myer. *The View from the Road*. Cambridge, MA: The Massachusetts Institute Technology, 1971.
- Bacon, Edmund N. *Design of Cities*. Rev. ed; Reprint. London: Thames and Hodson, 1982.
- Banham, Reyner. *Los Angeles*. Paris: Parenthèses, 2008.
- Baudrillard, Jean. *Amérique*. Le livre de poche Biblio essais 4080. Paris: Grasset, 1986.
- Berry, Wendell. *The Unsettling of America: Culture & Agriculture*, 2015.
- Blake, Peter. *God's Own Junkyard: The Planned Deterioration of America's Landscape.*, 1964.
- Branzi, Andrea. *Modernità debole e diffusa: il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*. Architettura Saggi. Milano: Skira, 2006.
- Brinckerhoff Jackson, John ; traduit par Sébastien Marot. *De la nécessité des ruines et autres sujets*. Paris: Lintenuau, 2005.
- Clay, Grady. *Close-up, how to read the American city*. Phoenix ed. Chicago: University of Chicago Press, 1980.
- Corboz, André. « La dimension utopique de la grille territoriale américaine », juin 2001.
- Cronon, William. « The Problem of Wilderness, or, the Return to an Evil Nature ». *Ecologie & Politique* 38, n° 1 (2009): 173-99. <https://doi.org/10.3917/ecopo.038.0173>.

- Cronon, William. éd. *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. New York, NY: Norton, 1996.
- Davis, Mike. *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*. New ed. London ; New York: Verso, 2006.
- Findlay, John M. *Magic Lands: Western Cityscapes and American Culture after 1940*. First paperback printing. Berkeley Los Angeles London: University of California Press, 1993.
- Gandelsonas, Mario. *The urban text*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1991.
- Gandelsonas, Mario. *X-urbanism: architecture and the American city*. 1st ed. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- Ghorra-Gobin, Cynthia. *Los Angeles: le mythe américain inachevé*. Paris: CNRS, 1997.
- Ghorra-Gobin, Cynthia, et Jean-Paul Pitte. *La ville américaine: espace et société*. Collection 128 202. Paris: Nathan, 1998.
- Klein, Norman M. *The history of forgetting: Los Angeles and the erasure of memory*. The Haymarket series. London ; New York: Verso, 1998.
- Koolhaas, Rem. *New York Délire: un manifeste rétroactif pour Manhattan*. Marseille: Éditions Parenthèses, 2002.
- Krauss, Rosalind. « Grids ». *Octobre, MIT Press* Vol. 9 (1979).
- Kunstler, James Howard. *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*. 1. ed. A Touchstone Book. New York: Simon & Schuster, 1994.
- Lacoste, Yves. « Élisée Reclus, une très large conception de la géographicité et une bienveillante géopolitique ». *Hérodote, La Découverte*, n° 117 (2005): pages 29 à 52.
- Lefevre, Christian. « Où les tramways font la ville. Los Angeles ». *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21 (1984): 85-105.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. « Los Angeles: Planning a City of Networks, disP - The Planning Review », 2013.
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.
- Mantziaras, Panos ; Viganò, Paola. *Ressource et projet le sol des villes*, 2016.
- Mantziaras, Panos ; Viganò, Paola ; Journée d'étude Bernardo Secchi, éd. *Projeter des horizons d'attente: urbanisme de l'espoir : Lausanne, actes de la 3^e Journée d'étude Bernardo Secchi, École polytechnique fédérale, 20 septembre 2017*, 2018.
- Manville, Michael ; Donald Shoup. « Parking, People, and Cities ». *Journal of Urban Planning and Development, ASCE (American Society of Civil Engineers)* 131, n° 4 (2005).

- Maumi, Catherine. « La grille du National Survey, assise spatiale de la démocratie américaine ». *XVII-XVIII. Revue de la société d'études anglo-américaines des XVIIe et XVIIIe siècles*, n° 66 (2009): 117-41.
- McWilliams, Carey. *Southern California: an island on the land*. Santa Barbara [Calif.]: Peregrine Smith, 1946.
- Nash, Roderick. *Wilderness and the American Mind*. 4. ed. New Haven, Conn.: Yale Univ. Press, 1967.
- Picon-Lefèbvre, Virginie, Programme Cité-projets (Plan construction et architecture), éd. *Les espaces publics modernes: situations et propositions*. Collection Architextes 4. Paris: Moniteur, 1997.
- Pope, Albert. *Ladders. Architecture at Rice 34*. Houston, Texas : New York: Rice School of Architecture ; Princeton Architectural Press, 1996.
- Queysanne, Bruno, et Catherine Maumi. « La grille sur les collines : le cas de San Francisco (I) ». Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 1989.
- Reclus, Elisée. *Histoire d'un ruisseau*. Édition originale 1869. Arles: Actes Sud, 1995.
- Reclus, Élisée. *Histoire d'une montagne*. Édition originale 1880. Arles: Actes Sud, 2006.
- Reps, John William. *Town planning in frontier America*. Columbia, Mo: University of Missouri Press, 1969.
- Rowe, Colin ; Fred Koetter. *Collage city*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1978.
- Rowe, Peter G. *Making a middle landscape*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1991.
- Smithson, Alison ; Christian Sumi, éd. *As in DS: An Eye on the Road*. Reprint. Baden: Lars Müller Verl, 1983.
- Stegner, Wallace. *The American West as living space*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1987.
- Tunnard, Christopher ; B. S. Pushkarev. *Man-made America, chaos or control? an inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*. New York: Harmony Books, 1981.
- Ulin, David L. *Sidewalking: coming to terms with Los Angeles*. Oakland, California: University of California Press, 2015.
- Ungers, Oswald M., Rem Koolhaas, Peter Riemann, Hans Kollhoff, Arthur Ovaska, Florian Hertweck, Sébastien Marot, UAA Ungers Archiv für

Architekturwissenschaft, éd. *Die Stadt in der Stadt: Berlin: ein grünes Archipel ; ein Manifest (1977) von Oswald Mathias Ungers und Rem Koolhaas mit Peter Riemann, Hans Kollhoff und Arthur Ovaska*. Zürich: Müller Publ, 2013.

Varnelis, Kazys, éd. *The Infrastructural City: Networked Ecologies in Los Angeles*. Barcelona: Actar, 2008.

Venturi, Robert ; Denise Scott Brown ; Steven Izenour. *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1972.

Zumthor, Peter ; Mari Lending ; Hélène Binet. *Die Geschichte in den Dingen*. Traduit par Esther Kinsky. Zürich: Scheidegger & Spiess, 2018.

Iconographie

Toutes les photos non mentionnées sont des photos personnelles prises en novembre 2019, sauf certaines (pp.143-144) en mai 2019.

p.5 Image extraite de l'article d'Anastasia Loukaitou-Sideris, "Los Angeles : Planning a City of Networks, disP – The Planning Review", 2013.

Chapitre 1

p.12. Museu d'Història de la Ciutat, Barcelona.

p.14. Photographie prise par Timothy O'Sullivan au cours d'une enquête géologique menée par le gouvernement américain, Library of Congress, loc.getarchive.net/media

p.16. magazineantidote.com/art/comment-nature-redefini-codes-art-contemporain/

p.17. davidmaisel.com/works/oblivion/#14

p.18. Image obtenue par Bing Maps issue de l'article "Urban-Nature : The Ecology of planetary artifice" dans San Rocco (Ecology), Harry Gugger, Bárbara Maçães Costa.

p.19. Library of Congress, loc.getarchive.net/media

p.20. Image extraite du livre de Joseph R. Passoneau et Richard Saul Wurman, *Urban Atlas – 20 American cities*, MIT Press (Cambridge, 1966).

p.22. Glen McLaughlin Map Collection, Stanford University Libraries.

p.23. Photogramme issu du film *The Big Lebowski* (1998) réalisé par Ethan et Joel Coen

Chapitre 2

p.35. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.36. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.37. USC Digital Library, digitallibrary.usc.edu

p.38. Dessin issu du livre de Mario Gandelsonas, *X-Urbanism* (1999) p.102.

p.39. socks-studio.com

p.40. USC Digital Library, digitallibrary.usc.edu

p.41. Seaver Center for Western History Research, Natural History Museum Collection, Los Angeles County, nhm.org/research-collections/departments/history/

seaver-center-western-history-research

p.42. Image obtenue par Bing Maps.

p.42. atlasofplaces.com/photography/utopia-incomplete/

p.48. City of Los Angeles Board of Water and Power Commissioners, Library of Congress Geography and Map Division, Washington, D.C., loc.gov/resource

p.49. Photographie de Herman Schultheis, collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.49. Carte de A. Hoen & Co., Arnold, Ralph 1875-1961, loc.gov/resource

p.50. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.51. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

Chapitre 3

p.54. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.57. Carte de J.R. Prince, Chief Draughtsman ; A.C. Hansen, City Engineer ; del. by L. P. Abell. City of Los Angeles, searchworks.stanford.edu

p.57. Images issues du livre de Reyner Banham, *Los Angeles : The Architecture of Four Ecologies* (1971), p.174.

p.58. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.58. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.60. California State University Northridge, csun.edu

p.62. Photographie de Charles C. Pierce, collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.63. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.64. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.65. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.66. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.67. Photographie de Charles C. Pierce, USC Digital Library, digitallibrary.usc.edu

p.67. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.69. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.70. City of Los Angeles Department of Building and Safety. Image extraite du livre de Kazys Varnelis, *The Infrastructural City: Networked Ecologies in Los Angeles*. Barcelona: Actar, 2008, p.123.

Chapitre 4

p.76. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.77. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.78. Automobile Club of Southern California Archives.

p.80. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.81. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org

p.82. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitallibrary.usc.edu

p.83. Los Angeles Times Photographic Archive, UCLA Library

- p.85. USC Digital Library, California Historical Society Collection, digitalibrary.usc.edu
- p.96. Image obtenue par Bing Maps.
- p.102. rentlingo.com
- p.105. Dessin de Hans Dieter Schaal datant de 1978, utilisée sur la couverture de *Wege und Wegräume*, édité par Ernst, Verlag für Architektur u. Techn. Wiss. (1984).
- p.106. waterandpower.org
- p.107. Photographie de Julian Wasser, 1968, Courtesy of Craig Krull Gallery, Santa Monica, Californie
- p.108. Photographie de Dennis Hopper, issue du livre de Petra Giloy-Hirtz et al., Dennis Hopper: *The Lost Album - Vintage Prints from the Sixties*, 2014
- p.112. Dessin publié dans "Casabella" XXXIV, juillet-août 1970, n°350-351, extrait du livre de Roberto Gargiani, *Archizoom associati, 1966-1974: de la vague pop à la surface neutre*, Milan, Electa, 2007.
- p.115. Photogramme issu de la chorégraphie filmée « Hearts & Arrows » (2015) de Benjamin Millepied, Los Angeles, ladanceproject.org/filmsnew

Chapitre 5

- p.119. artsy.net/artwork/harry-gruyaert-parking-lot-los-angeles-usa
- p.123. patrickgookin.com/la-by-car
- p.125. Photogramme issu du film *Inherent Vice* (2014) de Paul Thomas Anderson.
- p.132. ladotdivablestreets.org/projects/Leimert-Park-Village-Plaza
- p.134. Image obtenue par Bing Maps.

Chapitre 6

- p.141. Collections digitales de la Los Angeles Public Library, tessa.lapl.org
- p.148. California History Room, California State Library, Sacramento, California, library.ca.gov
- p.148. la.curbed.com
- p.149. Image issue de la publication en mars 1971 du groupe Archizoom dans "Domus" n°496, pp.49-55. Article "No-Stop City, Residential Parkings, Climatic Universal Sistem [sic]".
- p.152. ted.com/talks/ron_finley_a_guerrilla_gardener_in_south_central_la

Epilogue

- p.162. atlasofplaces.com/photography/suspended-landscapes/

Merci,

à Paola Viganò, à Martina Barcelloni Corte,

à Camille, Capucine, François, Lorraine, Stut et les autres,

à toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration de ce travail, à Los Angeles, à Lausanne.

