

A A

sarajevo, reportage
steven holl, dessin
foster à fréjus
fuksas à orvieto

Los Angeles

essais
métamorphoses
frank gehry
au disney concert hall
construction
maison eames
logement social
l'architecture d'aujourd'hui
déc. 93 n°290

LOS ANGELES

la fascination d'une ville sans limites

Dossier

Los Angeles : il est difficile d'approcher ce monstre urbain, d'en tracer les contours ou même d'en saisir l'image. Durant les émeutes d'avril 1992, la ville a révélé sa face cachée, celle qu'on a trop souvent voulu dissimuler derrière son succès économique, ses mythes et ses images d'Épinal ; celle aussi que Bertolt Brecht avait perçue à sa manière en y voyant l'incarnation simultanée du paradis et de l'enfer.

Los Angeles: it is not easy to approach this urban monster or to even trace its outline or fix its image. During the April 1992 riots the city showed its hidden face: the one hidden by its gaudy economic success, its myths and its archive footage; the one Brecht saw as a simultaneous incarnation of heaven and hell.

Los Angeles est le lieu idéal pour repenser notre définition de l'urbain et notre conception de la ville contemporaine. Nous avons voulu une nouvelle fois nous pencher sur ce territoire tout aussi fascinant que terrifiant, pour mieux en comprendre les structures sous-jacentes et le potentiel qu'il offre au discours architectural.

situations

Ce dossier illustre à travers différentes situations le caractère continuellement changeant de l'identité de la ville et met en relief la confrontation des architectes à une réalité construite avec laquelle ils doivent composer. Au-delà du lifting spectaculaire que ces interventions opèrent, elles ont pour premier objectif de répondre aux nouveaux besoins développés par une société en perpétuel renouvellement.

gehry

Frank Gehry a trouvé dans le chaos de cet univers urbain une source d'inspiration. Il y construit aujourd'hui son premier édifice urbain important, le Walt Disney Concert Hall. L'évolution du projet depuis son origine est l'occasion de souligner sa manière de travailler.

construction

Certaines recherches constructives originales, qui ne sont pas sans influence sur la morphologie urbaine, sont présentées dans ce dossier. Elles éclairent

deux voies d'exploration concurrentes : la quête de pureté structurelle ou, au contraire, celle de l'ambiguïté que génère la rencontre de systèmes et de matériaux différents.

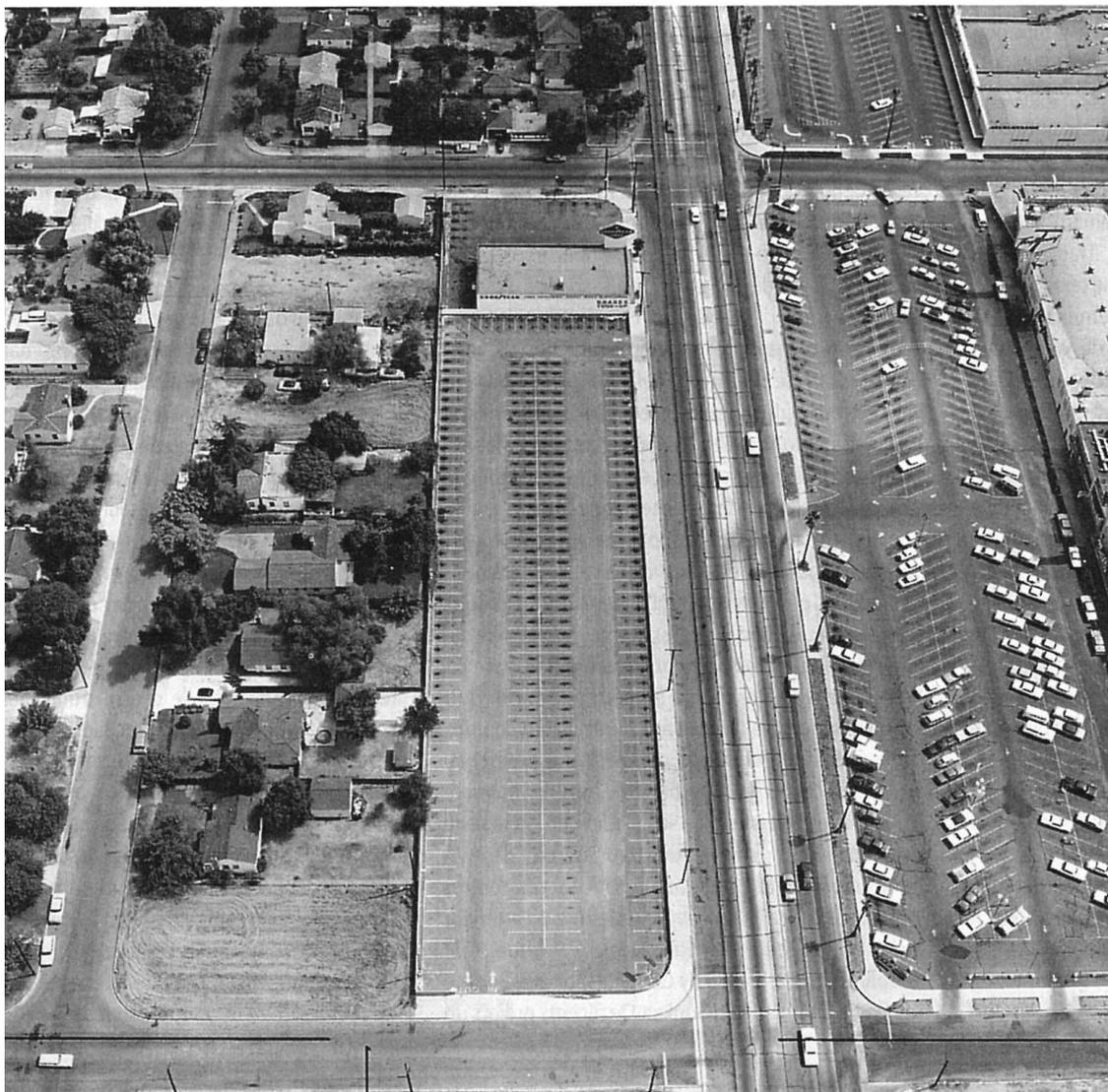
eames

La ville, dont on a dit qu'elle était sans histoire et toujours projetée vers son futur, a pourtant un patrimoine architectural d'une étonnante richesse. La maison de Charles et Ray Eames, enfouie dans les eucalyptus au bord de l'océan Pacifique, illustre cette étonnante rencontre des idées de l'architecture moderne avec un site, une culture et un mode de vie californien. C'est précisément ici que le soleil se couche et disparaît à l'horizon de l'océan, quittant momentanément cette ville des confins de l'Occident.

social

Los Angeles et l'ensemble des grandes villes américaines souffrent d'une pénurie de logements sociaux et d'un nombre toujours croissant de sans logis. Ce problème social trouve une réponse originale dans le travail de Rob Quigley à San Diego.

Ce numéro a été préparé par David Leclerc. Architecte dplg, diplômé du Southern California Institute of Architecture, David Leclerc vit à Los Angeles depuis quatre ans. Il a notamment travaillé chez Frank Gehry. Il prépare en ce moment une monographie sur Rudolph Schindler.



Les parkings brisent la continuité du tissu urbain et isolent les bâtiments les uns des autres. Les taches d'huile sur la surface de l'asphalte reflètent la fréquentation. Parkings photographiés par Ed Rusha et publiés dans son livre *Thirty-four Parking Lots* (1967).

Un modèle urbain ?

la fin du mythe

Quelles sont les conditions d'existence d'une mégapole sans autres limites que le désert et l'océan ? Comment s'est-elle formée ? A quoi ressemble-t-elle et en quoi est-elle unique ? A-t-elle valeur de modèle ? Comment a-t-elle été perçue et comment les architectes peuvent-ils y intervenir ? David Leclerc a parcouru L.A., la ville des anges, pour apporter réponse à ces questions.

Los Angeles, ville tentaculaire, a souvent été décrite comme l'apocalypse urbaine de la fin du vingtième siècle. Elle produit trop d'images, appelle trop d'échelles contradictoires, pour être rapidement évoquée. Seul l'œil d'un satellite est capable d'en livrer l'image. Une étude de la banque Security Pacific a défini récemment les limites de son territoire sous la forme d'un cercle de cent kilomètres de rayon dont le centre se situe au cœur du Downtown de Los Angeles. Il ne recouvre pas moins de cent trente-deux villes pour une population de plus de douze millions d'habitants. Véritable forteresse, il est entouré d'une constellation de bases militaires, sans équivalent aux Etats-Unis. Tout en assurant une évidente protection stratégique, elles étaient encore récemment l'un des facteurs primordiaux du développement de la région. Ce cercle représente aujourd'hui l'un des premiers pôles industriel et économique du monde.

Mais quelle est cette ville derrière laquelle se cache cette étonnante puissance économique et militaire ? Le territoire présente à première vue l'image déconcertante d'un paysage où se succèdent arbitrairement bureaux, hôtels, parkings, aéroports, centres commerciaux, stations d'essence et enclaves résidentielles que protègent murs d'enceintes et systèmes de sécurité. Quelques tours viennent parfois briser la monotonie de cette texture urbaine qui s'étend à perte de vue et que seuls les montagnes et l'océan peuvent interrompre. La géométrie plane et infinie de la ville, la variété de ses paysages, l'étonnante hétérogénéité de son tissu urbain, ses multiples identités échappent à toute analyse conventionnelle. Los Angeles est paradoxalement devenue un terrain de recherche privilégié pour repenser notre conception de la ville contemporaine. Dans toutes les universités de Californie, des équipes de chercheurs ont entrepris de vastes projets d'analyse pour tenter de comprendre les structures économiques, sociologiques et culturelles de ce phénomène urbain sans précédent.

Pour en saisir la forme actuelle, il importe de retracer brièvement les grandes lignes de l'histoire de la ville. La vitesse à laquelle elle s'est construite est inimaginable, en comparaison surtout de l'évolution des villes européennes. En l'espace d'un siècle, ce site a été successivement un désert occupé par des missions espagnoles, une terre agricole partagée entre grandes propriétés foncières, une série de villages dispersés sur une plaine et, finalement, l'une des agglomérations urbaines parmi les plus importantes de la planète. Parce que la ville était implantée au milieu d'un bassin désertique, sa naissance a nécessité dès l'origi-

ne un gigantesque projet de génie civil destiné à apporter l'eau des montagnes de la Sierra Nevada et de la rivière du Colorado au moyen d'aqueducs qui courent sur plusieurs centaines de kilomètres. Cet effort prométhéen pour procurer à la ville l'eau nécessaire à son développement laisse déjà présager l'échelle du projet urbain. Cette infrastructure mise en place, la croissance de la ville reste néanmoins un produit de la spéculation foncière, accomplie le plus souvent dans une totale absence de concertation.

La ville est l'expression d'un désir de dispersion. Lorsque Rudolph Schindler arrive à Los Angeles en 1920, le lieu ressemble étrangement à l'image de la *tabula rasa* qui a accompagné les rêves de l'architecture moderne en Europe. La ville n'est alors qu'un groupe de villages, dispersés dans un vaste bassin. Les ranchs, qui occupaient encore la plaine au milieu du siècle dernier, ont été progressivement divisés en parcelles, selon une trame orthogonale, et vendus à une population désireuse d'échapper à la vie urbaine traditionnelle pour redécouvrir sur ces terrains vierges les valeurs de l'*American dream*. Cette dispersion, cette discontinuité de l'espace urbain sont parmi les caractéristiques fondamentales de Los Angeles. Elles expliquent l'absence de centralité de la ville aujourd'hui. Wilshire Boulevard est l'acte fondateur de la ville moderne. Sa construction commence en 1875, mais il faudra près de soixante ans pour créer une ligne ininterrompue qui parcourt les dix-sept miles séparant El Pueblo, l'actuel downtown, de Santa Monica et l'océan Pacifique. Son échelle gigantesque reflète déjà la démesure de la métropole moderne. Le boulevard va devenir la colonne vertébrale du développement urbain et constituer l'axe le long duquel se grefferont de nouveaux pôles urbains : Beverly Hills, Century City, Brentwood, Westwood. Mais cette dispersion linéaire, à l'image de la ville inventée par Soria et Matta à la fin du dix-neuvième siècle pour échapper au schéma concentrique des villes traditionnelles, n'est pas suffisante. Le tissu urbain va se répandre tous azimuts, et englober progressivement une multitude de villes. Il s'étale aujourd'hui jusqu'aux confins du désert et représente une surface égale à celle de la Hollande.

Downtown Los Angeles, village le plus ancien du bassin, est aujourd'hui le centre urbain le plus important. Dès l'origine, il constitue le noyau politique et administratif de la région. Il rassemble une quantité impressionnante d'organismes étatiques auxquels est venue s'ajouter, ces vingt dernières années, une forêt

de tours flambant neuves, que seuls les logos permettent d'identifier : banques, compagnies d'assurances, prestigieuses multinationales. Telle la tour, placée au centre de sa prison panoptique par Bentham, qui permettait à un simple gardien de surveiller l'ensemble des prisonniers dans leurs cellules, Downtown est perceptible par tous ou presque, du moins les jours de bonne visibilité. Ce n'est que du haut de ces tours qu'il est possible d'embrasser la métropole qui s'étend à ses pieds. Construit une première fois durant le boom économique des années vingt, le skyline de Downtown reste pratiquement inchangé jusqu'aux années soixante. La municipalité entreprend alors un projet de revitalisation urbaine destiné à enrayer l'exode progressif des activités tertiaires vers l'ouest, attirées qu'elles sont par de nouveaux pôles urbains, tel Century City, construit dans les années soixante-dix à l'emplacement des studios de la Twentieth Century Fox. Des parcelles sont mises à la disposition des promoteurs pour un prix dérisoire, avec l'assurance d'une considérable augmentation de leur valeur foncière à court terme. Le résultat de cette spéculation impressionnante : là où en 1976 ne s'élevaient que cinq bâtiments dépassant le plafond de treize étages imposé par la législation sismique des années vingt, en surgissent aujourd'hui plus de quarante-cinq. Durant la même période, Downtown a changé de mains. Alors qu'à l'origine elles appartenaient essentiellement à des compagnies américaines, ces tours sont aujourd'hui aux trois quarts propriété de firmes étrangères, provenant principalement du Sud-Est asiatique. Elles reflètent l'internationalisation du capital autour de l'aire Pacifique. La ville semble fière de cette nouvelle citadelle, issue des fantasmes du capitalisme sauvage. A la recherche constante de son image, elle a trouvé dans ses prismes de cristal un portrait médiatique inlassablement diffusé au générique des journaux télévisés. Elle est même devenue récemment le décor de films hollywoodiens en quête d'une nouvelle Métropolis.

La ville est l'expression d'un désir de mouvement. La dispersion a obligé la population à une mobilité croissante. La trame urbaine d'origine, que les Angelenos appellent *surface streets*, s'est très vite révélée incapable d'absorber la circulation automobile. Un réseau de voies rapides s'y est progressivement substitué, afin d'innover ce corps qu'handicapait une croissance démesurée. Pourtant le système de *freeways* qui quadrillent aujourd'hui la ville n'arrive déjà plus à supporter les migrations quotidiennes qui la

Le retournement de la ville sur elle-même

Les vides dans le tissu urbain deviennent plus importants que le bâti.
Photo : Abbygail Scheuer.

paralysent un peu plus chaque jour. Les *freeways* sont le plus souvent surélevées par rapport au tissu urbain. "Elles ne dénaturent ni la ville ni le paysage, mais le traversent et le dénouent sans altérer le caractère désertique de cette métropole ; elles répondent idéalement au seul plaisir profond, celui de circuler", remarque Jean Baudrillard dans son livre *America*. Ces grands rubans de béton et d'asphalte s'élançant parfois dans le ciel, comme par magie, entraînent dans un glissement sensuel le long de leurs courbures parfaites pour laisser découvrir la ville un fugitif instant, avant de redescendre et disparaître à nouveau dans ses artères. L'expérience urbaine n'est plus physique. Elle est, à l'intérieur du cockpit hermétique de la voiture, purement visuelle et mentale. La vision cinématique de l'automobiliste est pareille à une séquence cinématographique. Elle est seule capable d'assurer le montage de ce matériau fragmenté que lui offre la ville, pour en reconstruire mentalement l'image. Comme le remarquait Reyner Banham, "il faut conduire pour apprendre à lire Los Angeles dans le texte".

La voiture est aussi un élément déterminant de la morphologie urbaine. Elle nécessite de vastes parkings qui isolent les bâtiments les uns des autres, brisent la continuité du tissu urbain, et encouragent chaque bâtiment à affirmer sa propre identité. Le parking permet encore une grande liberté d'implantation d'un bâtiment par rapport à la rue, ainsi que la permutation des vides et des volumes. L'espace utilisé aujourd'hui comme stationnement sera peut-être demain occupé par le bâtiment, et vice versa. La ville inverse le théorème de Koolhaas selon lequel la densité programmatique est la condition nécessaire à la "congestion" qui caractérise à ses yeux la ville contemporaine. A Los Angeles, la densité ne peut que faire le vide autour d'elle.

L'absence de sédimentation urbaine réduit l'évolution de la ville à un processus simultané d'apparitions et de disparitions. Contrairement au réseau de circulations qui est fixe, le tissu urbain est fluide, en perpétuelle évolution. Il se répand, se décompose et se régénère. Il est parfois simplement effacé par la spéculation foncière, puis reconstruit. L'espace de quelques années, des vallées désertiques sont envahies de maisons,

d'anciens studios de cinéma transformés en nouveaux centres d'affaires, tandis que surgissent en plein milieu de quartiers résidentiels des champs pétroliers et des aéroports.

La ville est l'expression d'un désir d'isolement. La maison individuelle sur sa parcelle privée est l'unité à partir de laquelle elle s'est construite. Cette unité détermine la morphologie et l'échelle du paysage urbain. Dans cet univers en perpétuelle évolution, elle représente pour chaque individu un point fixe de référence. Elle a été un lieu privilégié de recherche pour l'architecture moderne, qui en a constamment réinterprété la forme et les valeurs. La densification du tissu urbain a progressivement isolé la maison sur sa parcelle. Dissimulé derrière les portes du garage, généralement opaques, parfois plus subtilement en verre dépoli, à l'instar des admirables maisons de Craig Ellwood, l'espace domestique tourne progressivement le dos à la rue. Il ne s'ouvre que sur un jardin arrière, entouré de palissades. L'abondance d'espace permet parfois de recréer autour de la maison un éden privé, qui isole des nuisances urbaines. La seule occasion offerte pour reconnaître la présence de la ville est de la dominer, tout en s'en détachant. Du haut des montagnes d'Hollywood et de Santa Monica, des maisons de rêve se jettent en porte-à-faux dans le vide pour saisir cette fascinante image d'une ville à laquelle elles ont trop peur d'appartenir. La nuit, tels des vaisseaux spatiaux, elles survolent cette "immensité lumineuse, géométrique, incandescente" évoquée par Jean Baudrillard. Ce retournement de la ville sur elle-même a progressivement transformé l'espace urbain en un vide hostile qui ne peut se franchir qu'à l'abri de la voiture. Cette capsule étanche, équipée d'air conditionné, de stéréo, de téléphone, permet au *yuppie* d'accéder à son bureau sans le moindre contact avec l'extérieur. Le soir, il rejoindra sa maison dans un quartier d'habitation protégé par des systèmes de sécurité et une milice privée. Les centres commerciaux sont dorénavant enfermés à l'intérieur de bâtiments directement accessibles en voiture. L'un des plus fameux, le Beverly Center, a poussé l'audace jusqu'à ressembler à un bunker. De récents projets ur-

bains présentent une image grandiose et généreuse, souvent inspirée des typologies de villes européennes. Mais derrière ces façades amicales se cache le plus souvent une réalité beaucoup plus effrayante : ces espaces sont le produit d'un dessin rigoureux dont le seul objectif est de permettre un contrôle méticuleux assurant la sécurité des utilisateurs.

La ville est l'expression d'un désir de simulation. A Los Angeles, chacun peut choisir le style architectural qui lui convient. Cette liberté d'expression a transformé le tissu urbain en une vaste collection d'objets architecturaux qui empruntent leur identité à des lieux, des cultures et des périodes variées. La ville a toujours eu l'étonnante capacité de digérer les fantasmes architecturaux, comme elle a eu celle de construire sa présence à l'image des simulations de l'industrie cinématographique qui l'a produite à l'origine. L'isolement des bâtiments entre eux les encourage à adopter des aspects différents. La forme architecturale est souvent déconnectée de son contenu, pour ne répondre qu'à des critères de présence visuelle susceptibles d'attirer l'attention de l'automobiliste. Si l'architecture n'est souvent réduite qu'à une image, l'image est quant à elle devenue architecture. Les panneaux publicitaires qui envahissent les paysages urbains et le sautent chaque jour un peu plus de leurs messages, se livrent à d'impressionnants exercices de gymnastique structurelle pour conquérir le seul espace encore disponible de la ville : le ciel.

Mais, derrière ces apparences et ce kaléidoscope d'images, se dissimule un ordre politique et économique qui repose sur une ségrégation spatiale rigoureuse. Downtown est le centre d'une mosaïque de communautés ethniques et raciales qui définissent la géographie sociale de son territoire. Le contraste entre la citadelle et les quartiers qui l'entourent est surprenant. En se rapprochant de ce mirage architectural, on découvre à ses pieds un tissu urbain en complète dégénérescence, lieu d'une effrayante misère sociale. Ces tours, qui se profilent à l'horizon comme le glorieux signe de l'étonnant succès économique de la Californie, n'arrivent pas à faire oublier la réalité qui les circonscrit. Le développement de Downtown, prin-



cipalement financé par la fiscalité foncière, a été accompli au total détriment de toute politique de logement social, de requalification urbaine, ou de subventions aux communautés locales défavorisées. Au sud de Downtown, South Central, bastion de la communauté noire devenu tristement célèbre lors des émeutes d'avril 1992, voit son territoire grignoté par les communautés avoisinantes, conséquence d'un lent déclin démographique. Marginalisé par l'internationalisation de l'économie locale, confronté à la désindustrialisation de son tissu, victime de la violence des gangs et de l'insécurité qui y a fait disparaître le commerce de quartier, South Central est aujourd'hui l'un des ghettos noirs les plus pauvres des Etats-Unis. A l'est, East Los Angeles, première ville de langue espagnole de l'hémisphère nord, doit faire face à des problèmes de surpopulation catastrophique, dus à la croissance galopante de l'immigration chicanos en provenance de l'Amérique centrale.

Les Chicanos, qui représentent aujourd'hui plus de quarante pour cent de la population locale, constituent une main d'œuvre à bon marché, facilement exploitable. Elle permet à de nombreuses industries manufacturières de rester en concurrence avec le Sud-Est asiatique et reste un moteur essentiel au succès économique de la Californie. Les Chicanos vivent le plus souvent entassés à plusieurs familles dans des logements insalubres ou des garages illégalement reconvertis en habitation de fortune. A l'ouest et au nord, les riches communautés asiatiques, Koreantown, Chinatown et Little Tokyo, ont suscité la jalousie de leurs voisins et sont devenues la cible favorite des pilliers lors des récentes émeutes. Livrée à la violence des gangs, meurtrie par les tensions raciales et les émeutes attisées par les bavures de la police du district de Los Angeles, qui a la réputation d'être la plus violente des Etats-Unis, confrontée à des problèmes sociaux sans précédent et à un chômage qui est aujourd'hui le plus élevé du pays, Los Angeles a du mal à convaincre qu'elle reste la ville par excellence de l'*american dream*. Le mythe qui a accompagné l'histoire de la ville depuis son origine ne l'a pourtant pas aidée à définir son image. Cette multitude d'identités a donné lieu à de nombreuses interprétations et à une littérature particulièrement riche. Pourtant, rares sont les auteurs qui

se sont intéressés à son concept urbain. Voici déjà plus de vingt ans, Reyner Banham s'était promené à travers Los Angeles, et avait découvert une ville là où de nombreux critiques n'avaient voulu voir qu'une vulgaire banlieue. De cette expérience, il a légué un ouvrage publié en 1971, *Los Angeles, the architecture of four ecologies*, qui reste aujourd'hui encore une référence pour apprendre à regarder ces paysages déconcertants. Banham insiste sur les multiples strates qui définissent l'identité de la ville. Il comprend que sa richesse architecturale n'est pas limitée aux bâtiments disséminés dans la ville et soigneusement répertoriés dans le fameux Gebhard Guide. Il perçoit l'étrange beauté issue de la monotonie de ces paysages et de la banalité, souvent touchante, de son architecture vernaculaire. Il reconnaît l'originalité de son concept urbain et comprend que c'est précisément cette différence que beaucoup se refusent à regarder, parce qu'ils sont trop attachés à l'image de la ville européenne. Banham voit dans le désordre des paysages urbains et dans la fragilité des constructions un milieu étrangement propice à la création architecturale. La ville procure le sentiment que tout y est possible. Elle est indescriptible et inappréhensible dans sa totalité, mais facilement appropriable dans ses particularités. Frank Gehry nous confiait récemment, à sa manière, le paradoxe d'une telle situation. "A Los Angeles, le maire de la ville et les services municipaux chargés de la construction ne savent pas ce que c'est qu'un architecte. Pour eux, c'est quelqu'un qui va avant tout créer des problèmes. S'ils pouvaient se débarrasser de lui, ils construiraient des bâtiments simples et que tout serait parfait. Mais le paradoxe d'une telle situation est que l'on jouit de beaucoup plus de liberté conceptuelle, car tout le monde s'en fout, et il n'y a pas de jugement esthétique. La seule chose qui compte, c'est combien cela va coûter. Si l'architecte peut construire son projet pour le même prix, alors il a gagné !"

Trop occupé à redessiner éternellement la maison de l'*american dream*, les architectes n'ont porté que peu d'attention à l'évolution de la ville, quand ils n'ont pas délibérément refusé de la regarder. Elle représentait le produit tragique de phénomènes économiques et politiques qui échappaient à leur contrôle. La ville est louée pour la liberté d'expression qu'elle suggère.

Mais cette liberté a aussi produit un milieu urbain dont la fragmentation, l'absence de hiérarchie et l'isolement qu'il impose, rendent particulièrement difficiles une vie publique et une interaction sociale. En ce sens, il est significatif que le travail de Gehry reconnaisse pour la première fois la présence de la ville. Contrairement à John Lautner qui raconte qu'arrivant à Los Angeles la ville lui parut tellement laide qu'elle le rendit malade pendant plus d'un an ("Ici il n'y a rien, absolument rien"), Gehry trouve dans ce chaos urbain les formes et la matière de son architecture. Dans ses projets de la Loyola Law School, d'Edgemar et du Temporary Contemporary, il a repensé la relation de l'architecture à l'espace urbain. L'importance symbolique de son projet du Walt Disney Concert Hall est une nouvelle occasion de redéfinir ce dialogue.

La ville rassemble aujourd'hui une communauté d'architectes dont le travail a souvent été décrit comme l'avant-garde de la création architecturale aux Etats-Unis. Elle attire de jeunes architectes qui peuvent, grâce à de nombreux projets résidentiels, établir leur propre agence. Cette communauté est pourtant totalement marginalisée : des architectes internationalement reconnus et largement publiés, comme Eric Moss, Frank Israel, Antoine Predock ou Morphosis, ont énormément de mal à accéder à la commande de projets importants à Los Angeles, presque toujours réalisés par de grosses agences. Frank Gehry lui-même a dû attendre plus de vingt-cinq ans avant de le faire. Cette communauté a aussi été critiquée pour son absence de préoccupation sociale et sa tendance à réduire la pratique de l'architecture à la création de très beaux objets.

Dès lors, les projets qui explorent les structures de ce milieu urbain très particulier et le potentiel qu'il offre pour un discours architectural, ne sont pas nombreux. La relation qu'ils entretiennent avec la ville est souvent ambiguë, partagés qu'ils sont entre le désir de célébrer la liberté d'expression qui leur est offerte et la volonté de renforcer la structure et l'identité du contexte dans lequel ils opèrent. Ce n'est qu'à travers une grande variété d'idées et d'approches que peuvent se réunir les fragments d'un discours urbain.

David Leclerc