Intro :

 Los Angeles est la 2ème ville des USA en nombre d’habitant (après NY), avec 4M d’habitants. Elle se situe dans le Sud de la Californie sur la côte Ouest, et est le siège du comté de Los Angeles.

 La ville est bordée au Nord par les monts San Gabriel et à l’Ouest et au Sud par des plages de sable blanc et le Pacifique ; c’est une des plus grandes métropoles installées sur un site littoral. Elle occupe une partie du bassin de Los Angeles, plaine côtière accidentée bordée par des montagnes, et une partie de la vallée de San Fernando.

 La structure administrative du lieu est complexe : il faut bien distinguer la municipalité de Los Angeles (4M d’hab), la région métropolitaine (la municipalité de Los Angeles et les autres municipalités qui se trouvent dans l’aire d’influence de celle de Los Angeles : Beverly Hills, etc), le comté de LA (10M d’hab), et au maximum, une zone d’urbanisation et d’industrialisation continue qui s’étend beaucoup plus loin vers le Sud de la Californie (18,5M d’hab). Los Angeles est bien une métropole, sans aucun doute, et on peut même se demander si une mégalopole n’est pas en train de se former autour de ce point central, comprenant alors les comtés de Ventura, d’Orange, de Riverside, de San Bernardino, et en comptant les liens entretenus avec San Diego au Sud et San Francisco au Nord. Au final, le grand LA est compris comme la 3ème ville du monde en PIB, avec un rayonnement mondial majeur notamment dû à Hollywood et l’industrie du cinéma.

 Il s’agit donc ici d’étudier les dynamiques territoriales de Los Angeles en les replaçant dans ce maillage territorial complexe. Ce sont des évolutions à la fois dans le temps et dans l’espace qui touchent à la fois les espaces et les populations qui sont à analyser. Le problème étant que les territoires de Los Angeles sont multiples et leur rattachement à une centralité est complexe, voire, pour le moment, quasi impossible, dû à une absence de centralité et à une multiplicité des cœurs selon les activités, les espaces et les populations.

 Les populations, justement, sont un point central, si je puis dire, dans l’étude des dynamiques territoriales de LA. On y voit une très grande diversité ethnique et une très grande disparité socio-économique, généralement liée à l’ethnie. L’indigence côtoie la richesse dans un espace profondément inégalitaire sur plusieurs points : richesse, environnement, accès aux espaces naturels, à certains lieux de la ville ou des échelles supérieures, etc.

 La multiplicité, la diversité, les disparités, la centralité sont donc les notions qui forment les dynamiques territoriales de LA, mais aussi qui les questionnent et les redirigent, tout comme les inégalités, l’environnement, l’emploi, etc.

* Comment les dynamiques territoriales à l’œuvre à Los Angeles investissent-elle ce site particulier ?
1. Los Angeles, vers la ville sans fin ?
2. Une ville monde.
3. Fondation de la ville sur des bases protestantes.
4. Dynamiques démographiques.
5. Des dynamiques territoriales à l’œuvre dans la fragmentation.
6. Dynamiques fonctionnelles.
7. Dynamiques ethniques.
8. Dynamiques sociales.
9. Une recherche de cohérence urbaine à travers de nouvelles politiques urbaines.
10. Une redensification urbaine qui passe par une recherche de centralité.
11. Le projet d’une communauté d’agglomération (*The Greater LA*).
12. La prise en compte de l’environnement.
13. **Los Angeles, vers la ville sans fin ?**

 La spécificité de Los Angeles, c’est que c’est une ville intégrée à la mondialisation tant sur le plan économique que migratoire, une ville de rang important, mais dont la place, l’histoire et les dynamiques internes font qu’elle connaît des difficultés importantes aujourd’hui.

1. **Une ville monde.**

 La métropole de Los Angeles est un des points d’entrée les plus importants des USA. Ceci est notamment dû à la présence du plus grand aéroport de l’Ouest américain, qui se situe sur le littoral relativement au centre, mais aussi à la proximité qu’entretient le lieu avec la frontière mexicaine (43% d’Hispaniques). C’est enfin une porte d’entrée majeure pour l’Asie, principal partenaire commercial des USA.

 Cette position migratoire importante fait que LA est la 13ème agglomération le plus populeuse du monde (ONU) et d’où le fait qu’elle s’étende sur un territoire très vaste (+100km Nors-Sud).

 La masse de la population associée à de nombreux domaines économiques majeurs installés à LA (industrie cinématographique, services, technologies, etc) fait que c’est la 6ème ville du monde en raison de son capital humain. En effet, la migration amène à la fois de la main d’œuvre qualifiée (notamment pour le secteur privé des services), mais aussi de la main d’œuvre peu qualifiée qui est redistribuée dans l’hôtellerie, la restauration, etc. Un réseau important d’écoles et d’universités offre une possibilité de formation soutenue qui attire et entretient les dynamiques de « *brain-drain* » qui affluent vers les USA. Enfin, la ville offre un large panel de secteurs d’activités de haut niveau qui sont pour beaucoup tournés vers la culture et les arts (cinéma, galeries, etc) qui sont également très attractifs.

 Ainsi, selon les différents classements mondiaux des principales villes du monde, les secteurs dans lesquels LA prime et se place en tête de file sont la Recherche et le Développement, la circulation de l’information, le capital humain et la culture. De ce fait, les dynamiques économiques et territoriales de LA sont inscrites dans des réseaux mondiaux épars, mais aussi locaux.

1. **Fondation de la ville sur des bases protestantes.**

 Cette grande diversité des activités économiques (services, culture, industrie…) résulte probablement d’une logique individualiste protestante à l’origine de la formation de la ville.

 La mentalité protestante des fondateurs de la ville a fait que LA s’est construite sur une plan singulier : quartiers à faible densité afin de garder une proximité avec les espaces naturels et de centrer la vie sociale de chacun sur la cellule familiale dotée d’un espace domestique important ; d’où le choix de la maison individuelle avec jardin, qui est le modèle de formation de la ville, encore aujourd’hui. Ainsi, une croissance illimitée de la ville est envisageable selon les arrivages de plus en plus importants de populations. Ceci explique la grande absence, dans le paysage urbain, de gratte-ciels (tout comme dans la Silicon Valley, d’ailleurs) ; mais aussi une construction de la ville qui ne s’est pas opérée autour d’un centre unique, mais dans une pluralité de centres, qui étaient à l’origine cette cellule familiale.

 Le développement postfordiste de la ville accentue fortement la pluralité des centres. En effet, à ses débuts, au XIXe, Los Angeles avait une petite renommée pour sa culture d’agrumes, d’où la présence de l’agrume sur son sceau ; la notion même de centralité n’avait pas lieu dans un espace organisé par les différentes parcelles privées de culture. Mais la première vague de développement réel s’est opérée à LA à la fin du XIXe, après la découverte de pétrole. Ce premier développement ne s’est pas opéré à l’ère fordiste de développement autour d’une centralité manufacturière qui restera la même après les mutations d’activités, comme à Détroit avec le secteur de l’automobile, ou encore Pittsburgh avec le secteur de l’acier. Très rapidement après ce premier développement, une deuxième vague de développement de la ville s’opère avec la naissance du premier secteur d’activité du lieu qu’est l’industrie cinématographique. Encore une fois, l’organisation en différents studios marque cette pluralité des centres. Ojd, le secteur du pétrole n’existant plus, mis à part l’industrie du cinéma, le secteur des services s’implante de plus en plus à LA et entre dans les dynamiques préexistantes.

1. **Dynamiques démographiques.**

La pluralité des centres est entretenue par les changements constants de la structure populationnelle et par la forte croissance de la population. Dans les années 1990, ce sont les Blancs qui sont majoritaire à LA, aujourd’hui, ce sont les Hispaniques avec 43% de la population.

 La population immigrante est très complexe et diverse. L’immigration est plutôt récente à LA comparée au reste du pays, qui est un pays de migrants essentiellement ; en cela, le développement démographique de LA se place à l’écart, encore une fois, du reste des USA. La composition et la localisation des immigrants évolue beaucoup : le Sud de LA était essentiellement composé de minorités afro-américaines, aujourd’hui, il est composé à majorité de populations latino-américaines qui tendent à remplacer peu à peu les populations noires et à les renvoyer sans cesse aux marges de la métropole. Il y a d’ailleurs une augmentation de la dispersion des populations immigrantes dans le comté avec une diffusion de ces populations dans les périphéries sans qu’elles ne soient parties au préalable d’un centre. Il faut noter aussi l’importance de la population immigrante illégale qui travaille notamment dans les secteurs de l’entretien, ce qui est fatalement nécessaire dans le cadre d’une économie centrée sur les secteurs des services et de haut niveau.

 Plusieurs dynamiques démographiques sont à l’œuvre dans l’organisation territoriale de LA :

 D’abord, le doublement de la part des Hispaniques dans la population de la région métropolitaine entre 1980 et 2010, ce qui opère un changement de la structure populationnelle et qui forme un bloc majoritaire qui ne se mélange pas aux autres groupes ethniques et se place en périphérie, massivement au Nord et à l’Ouest.

 Deux dynamiques démographiques entrent en opposition : le vieillissement de la population et le resserrement de la distribution spatiale des 30-44 ans au détriment des périphéries, et l’augmentation des 45+ ans dans une dispersion spatiale accrue.

 Le resserrement des populations adultes jeunes vient soutenir l’augmentation de la densité et des espaces de fortes densité qui est à mettre en relation avec le vieillissement du parc de logements. Les populations jeunes qui viennent à LA choisissent les espaces qui offrent un cadre de vie convenable, quand elles le peuvent.

 Enfin, l’augmentation des navettes domicile-travail vers les pôles principaux et secondaires. Cet aspect introduit un élément constitutif de LA, la voiture. En effet, l’absence de centralité, l’immensité de la métropole et une population abondante en constante augmentation font que les déplacements pendulaires à LA sont très importants : embouteillages, axes autoroutiers bondés sont le quotidien des habitants.

 La question de la centralité et tout ce qui vient alimenter son absence (individualisme protestant, développement postfordiste, dynamiques démographiques…), plus le fait que la ville est composée d’un tissu urbain à l’accroissement sans fin, font que LA est une ville très fragmentée.

1. **Des dynamiques territoriales à l’œuvre dans la fragmentation.**

 Des dynamiques territoriales sont à l’œuvre dans la fragmentation de LA et ancrent ou accentuent le processus d’une pluri-centralité qui empêche la métropole des anges de se constituer comme un tout uni et au contraire la divise de plus en plus à la fois spatialement, ethniquement et socialement.

1. **Des dynamiques fonctionnelles.**

Nous l’avons dit, c’est une ville très vaste, découpée administrativement en secteurs et eux-mêmes en quartiers. La métropole, et non pas la municipalité, comprend d’autres municipalités qui ont fait sécession et qui fonctionnent indépendamment, parfois même au cœur de la métropole, comme la municipalité de Beverly Hills par exemple.

 Territorialement parlant, la ville est coupée en tous sens par les axes autoroutiers qui forment un vaste réseau de transports (1000km dans toute l’agglomération), ce qui lui vaut le surnom de capitale des embouteillages. La croissance illimitée de la LA a été rendue possible par ce développement autoroutier qui est censé faire que chaque quartier de l’agglomération soit accessible. Mais l’usage massif de l’automobile et le développement mineur des réseaux de transports en commun, hormis quelques lignes de métro bondées et quelques lignes de bus limitées, ont fait que ces axes représentent un enfer au quotidien pour les usagers et accentue donc la territorialisation des vies et des déplacements au sein de la ville. On évite de se rendre à l’autre bout de la ville chaque jour. L’usage massif de l’automobile a également été forcé par la faible efficacité des transports en commun dans un lieu de faible densité et largement étalé. De plus, le réseau autoroutier est dans un très mauvais état car la municipalité et le comté n’ont pas les moyens financiers nécessaires pour le remettre en état ; la ville des nids-de-poule donne une mauvaise image d’elle-même, ce qui lui vaut en 2002 une tentative de sécession de la vallée de San Fernando.

 Autre que le réseau autoroutier, l’absence d’un véritable quartier central accentue avec le développement économique de l’agglomération la fragmentation de celle-ci. En effet, le quartier historique est La Plaza, le centre est à DTLA, mais les différentes fonction de commandement sont dispersées dans des quartiers autres et plus éloignés. Les entreprises de la big tech notamment forment autour de leurs sièges à LA ces edge cities qui font concurrence à la formation d’un centre. Le bâti ancien et laissé presque à l’abandon du centre et des quartiers historiques ne sont pas attractifs, alors que les bâtis neufs, les gratte-ciels et les possibilités de construction et de développement pour les promoteurs immobiliers et les entreprises dans les périphéries font que ces dernières sont bien plus attractives et accentuent la décentralisation et donc la fragmentation.

 La formation de nouveaux quartiers autour d’entreprises, d’emplois, d’opportunités finalement, qui sont diverses et dispersées dans les périphéries, engendrent un phénomène de « fortification » de la ville en quartiers qui s’autosuffisent. Ceci offre donc un paysage fragmenté et un urbanisme post-moderne.

1. **Des dynamiques ethniques.**

La fragmentation de la ville en quartiers ou en espaces plus restreints, clos, imperméables au reste du lieu est également due à des dynamiques ethniques apparues avec la forte attractivité migratoire de LA.

 Deux espaces urbains se dessinent par l’occupation ethnique. D’abord, les quartiers centraux et péricentraux qui sont à majorité hispaniques ; les *barrios* les composent, qui concentrent en 2010 78% de la population hispanique. Ce sont des quartiers pauvres, à l’urbanisme délabré, aux opportunités d’éducation moindres, etc.

A l’inverse, dans ces mêmes espaces, mais le plus rapproché du centre, apparaissent des populations blanches de classe moyenne qui forment un premier front de gentrification et qui essayent de renouveler ces quartiers en quartiers centraux et riches (Silver Lake, DTLA…).

 Ensuite, viennent les espaces suburbains ; des beaux quartiers neufs et riches, à majorité blanche. Ce sont des quartiers de l’individualisme blanc de l’ouest-américain, des quartiers habités par la manne de l’entreprenariat, ce qui accentue la fragmentation des populations au sein de ceux-ci.

Toutefois, depuis quelques années apparaît un processus de mixité ethnique dans ces quartiers suburbains. Hispaniques et Asiatiques y deviennent peu à peu majoritaires. Mais la ségrégation, voulue ou non, perdure et la fragmentation acquiert ainsi un caractère plus fin à des échelles plus fines.

Enfin, dans ces mêmes quartiers suburbains, on voit la formation d’ethnoburbs à majorité hispanique pauvre, mais aussi et surtout à majorité noire pauvre, qui est sans cesse reléguée dans les marges.

 **c) Des dynamiques sociales.**

Les dynamiques ethniques recouvrent une part des dynamiques sociales puisqu’il y a concordance entre pauvreté et appartenance à certains groupes ethniques. Mais plus largement, la fortification des quartiers par la constructions de tours et sièges sociaux engendre la diminution drastique des espaces publics et donc l’exclusion de certains quartiers entiers de certaines communautés minoritaires, avant tout pauvres.

 Dans les espaces privés, on a des inégalités d’accès au logement. En 10 ans, le prix du loyer a augmenté de 75% en moyenne, ce qui a mené à une crise du logement. Dans le comté, on trouve 88 000 sans domicile fixe, des itinérants chassés de certains quartiers riches, qui, eux, trouvent un épicentre, le « skid row », ce secteur restreint de DTLA. La fragmentation de ce secteur s’accentue par le phénomène de gentrification du quartier qui est à l’œuvre, et qui se traduit notamment par l’engagement de compagnies privées de sécurité qui éloigne ces « indésirables » et de ce fait privatisent l’espace public.

 Une polarisation économique importante engendre un problème fort de pauvreté. La polarisation économique est causée par le développement tertiaire de l’économie et postfordiste axée sur les services de haut niveau nécessitant une main-d’œuvre hautement qualifiée, éliminant ainsi tout le reste de la population qui se retrouve dans des domaines plus subalternes. Le développement postfordiste de l’économie fait disparaître la classe moyenne au profit de celle des « working poors », avec 1,4M de pauvres dans la métropole.

 Ces populations pauvres travailleuses sont reléguées dans les marges de l’agglomération, dans les grandes périphéries, où l’on peut voir des champs entiers de mobile-home en augmentation constante, surtout dans les périphéries nord. C’est le marqueur d’une déprise sociale et d’une crise humaine.

 Toutefois, depuis une quinzaine d’années la métropole californienne voit son paysage urbain et son organisation territoriale changer, à la vue de ces problématiques qui ont toutes une répercussion spatiale majeure de fragmentation.

1. **Une recherche de cohérence urbaine à travers de nouvelles politiques urbaines.**

Divers facteurs forcent d’une manière ou d’une autre le renouvellement et réorientation des dynamiques urbaines à LA. La notion de centralité est recherchée et construite, une harmonie territoriale également, ainsi qu’une ouverture sur l’espace naturel.

1. **Une redensification urbaine qui passe par une recherche de centralité.**

 C’est le quartier de DTLA qui est au centre de l’attention des promoteurs immobiliers et des restaurations urbaines pour la formation d’un centre culturel, urbain et économique de la ville.

 Il retrouve son attractivité grâce à l’appropriation des artistes d’abord et à la réfection de son bâti art déco original. C’est la construction du Walt Disney Concert Hall en 2003 qui marque le début véritable du front de gentrification dans le quartier : formation d’un art district, création de nouveaux parcs, restauration de Broadway en 2009, achèvement du projet de la Grande Avenue ; l’ouverture en 2014 du Ace Hotel précipite soudainement la redynamisation du quartier. Les friches industrielles sont retapées, les vieux cinémas et théâtres sont restaurés, les bâtiments délabrés sont refaits avec pour base le Civic Center, cœur administratif et politique, et une architecture art déco attractive. On y recherche une diversification des fonctions, une revalorisation du patrimoine et une création d’espace public ; mais aussi la restauration d’une influence culturelle d’un vrai centre-ville. Le visage de la ville change, même si cela entre en contradiction avec les mentalités qui sont encore aujourd’hui axées sur l’idéal individualiste protestant.

 La reconversion des vieux bâtiments en loft spatiaux ultra design joue sur l’histoire du lieu, le seul qui en a une véritable à LA. On y construit des tours, les seules également de la métropole. C’est une reconversion culturelle, technologique et touristique qui a multiplié par quatre la population du quartier en quelques années.

 Toutefois, des inégalités sociales perdurent. L’indigence du skid row côtoie la nouvelle richesse du quartier et le renforcement des *barrios* accentue la ségrégation ethnique. Il y a une aggravation des déavantages dans les quartiers pauvres avec une forte augmentation du loyer due à la gentrification et une volonté de la part des promoteurs immobiliers de se débarrasser de ces populations pour faire de la place. Ainsi, la gentrification de ces secteurs ne remédie pas au problème des ghettos.

1. **Le projet d’une communauté d’agglomération (*The Greater LA*) / C) la prise en compte de l’environnement.**

 A l’échelle de l’agglomération, on assiste à une recherche d’harmonisation de l’espace, notamment sur le plan des transports et de la question environnementale.

 L’engorgement des réseaux routiers et autoroutiers de la ville engendre des inégalités de temps de déplacement et d’accès. La municipalité encourage le développement des transports en commun (métro, bus express), des systèmes de covoiturage, du réseau de pistes cyclables (215km). Ce nouvel axe du développement de la ville répond à la fois à la recherche d’harmonie spatiale et au besoin de limitation du processus de fortification, et à la question environnementale qui est majeure sur ce territoire.

 En effet, la pollution atmosphérique se superpose aux autres enjeux : l’engorgement des autoroutes et les industries polluantes des marges de l’agglomération, souvent situées en périphérie des quartiers les plus pauvres et des ethnoburbs, accentuent et aggravent la production de gazes à effet de serre dans une zone déjà bien chaude. Le site de la ville en cuvette et l’air océanique arrivant concentrent les gazes au-dessus de LA, ce qui localise véritablement le problème.

 En réponse à cela, LA est devenue une des villes les plus en avance dans la réduction de la production des gazes à effet de serre en s’engageant véritablement dans les accords de Kyoto, c’es-à-dire en faisant plus que les prérogatives fédérales. 100MM$ de financement sont prévus pour la rénovation et l’accroissement du réseau de métro et de services comme Uber, par exemple. En attendant, la voiture reste de mise, mais l’agglomération se lance dans la voiture électrique avec une énorme proportion de Tesla dans les quartiers riches (50% des plaques minéralogiques Tesla sont enregistrées en Californie).

 Liant à la fois harmonisation du territoire et réponse à des soucis environnementaux, le projet sur la LA River est un plan d’aménagement qui se concentre notamment sur la connectivité du fleuve avec le reste du centre-ville et son accessibilité de la plupart du reste de la ville. L’objectif est de transformer le fleuve entièrement bétonné dans les années 1930 en un véritable court d’eau par la renaturation du lit du fleuve et des espaces alentours (espaces paysagers) pour y former des promenades piétonnes et permettre un accès à la nature. Créer en sorte une forme de poumon de la ville dans la ville.

 Ce projet aura pour conséquences le recentrement de la vie autour du fleuve, la revitalisation du centre-ville et la favorisation du déplacement piéton dans les espaces adjoints au fleuve. Il permettra aussi une reconnexion avec des espaces naturels que l’étalement urbain poussé à l’extrême avait éloignés dans les marges. Il s’agit donc de créer des liens entre les différents espaces.

+ tramway : compenser les distances ≠ voiture individuelle.

+ question de l’environnement est ancienne à LA : d’abord, utiliser l’environnement pour former un cadre de vie agréable -> puis, recherche de cohérence à travers un projet d’ensemble qui replace l’environnement au centre du tissu urbain.

 **Conclusion :**

 Pour conclure, nous pouvons dire que les dynamiques territoriales de LA sont jusqu’alors tournées vers les périphéries et la constitution d’une multitude de centres ; une organisation fragmentée qui se développe à outrance dans ce sens et vers les marges de la ville.

 Toutefois, des motifs impérieux, à la fois économiques, sociaux, ethniques, spatiaux, environnementaux, forcent les pouvoirs publics à réorienter le développement de la ville vers une centralité nouvelle et une harmonisation de l’espace. Il faut y créer des liens entre les lieux, des liens qui passent, pour le moment, par la nature.